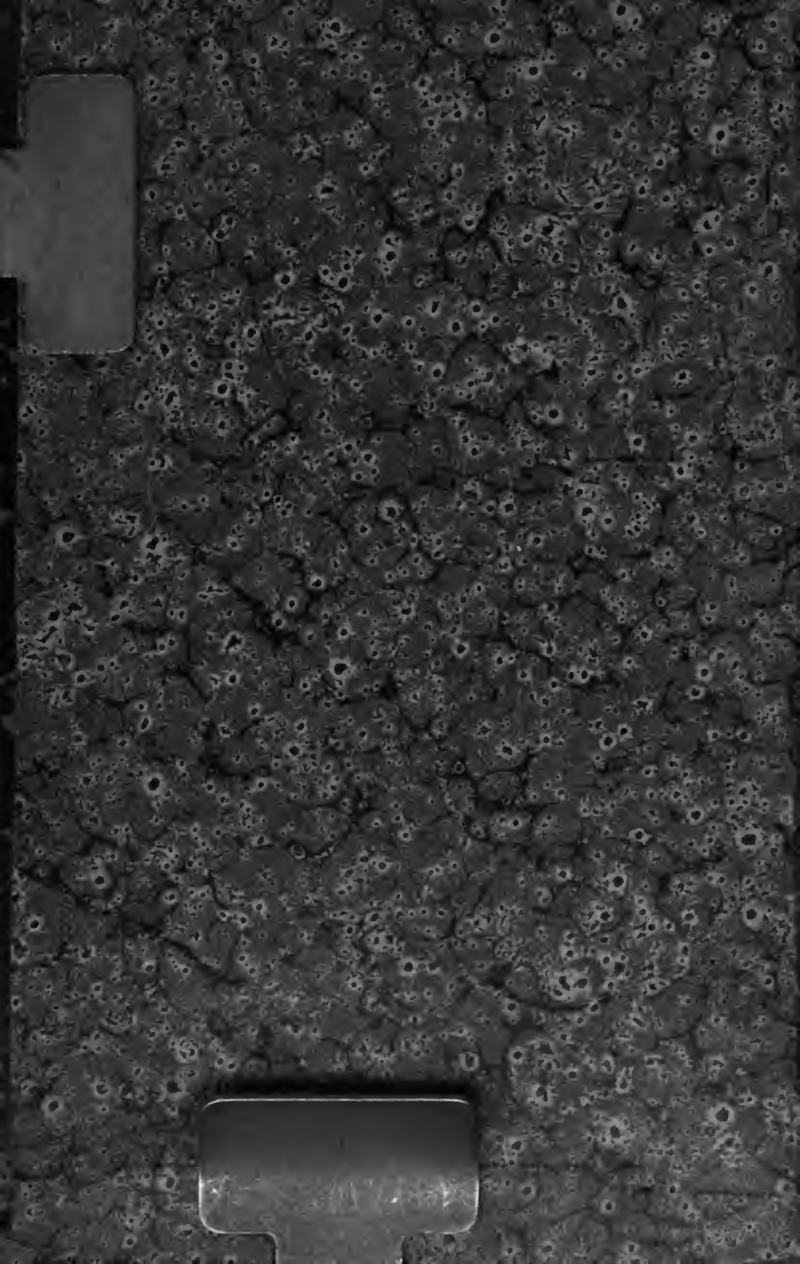
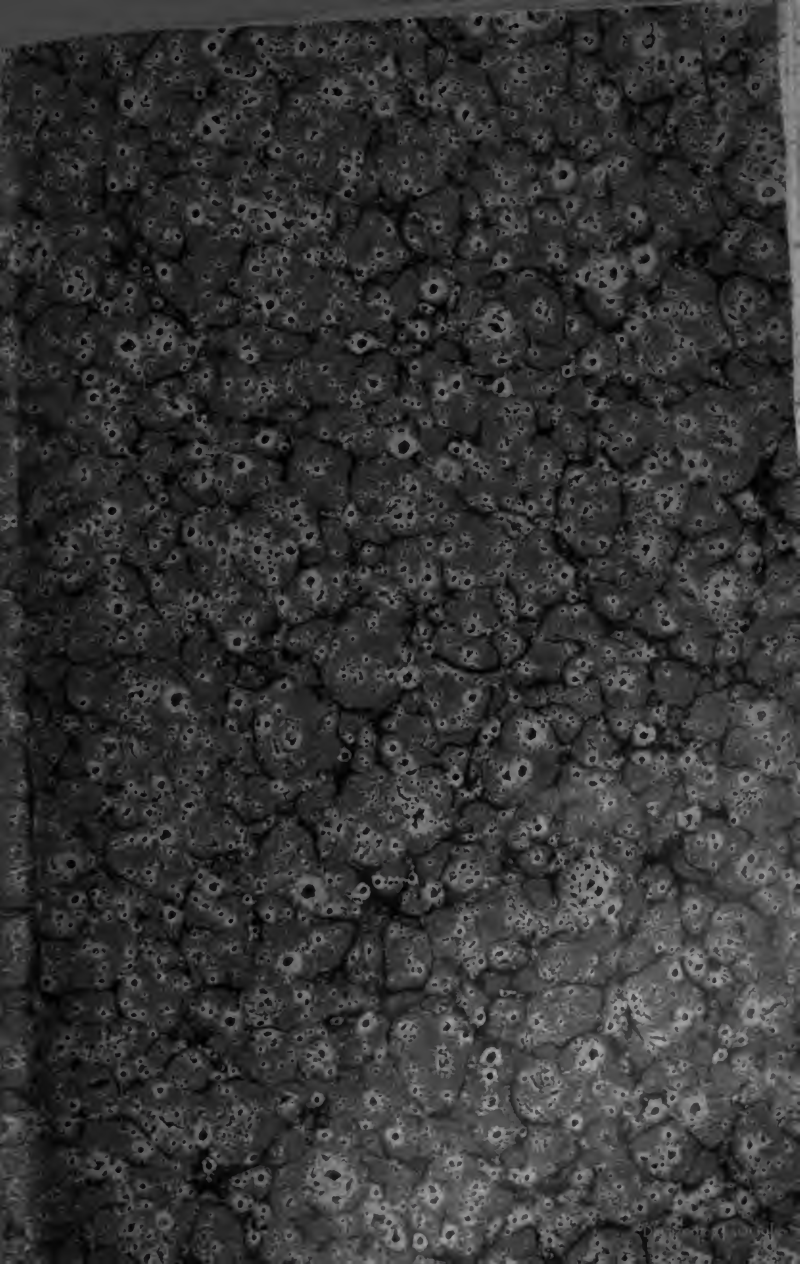






LES

# GLOIRES MARITIMES

## DE LA FRANCE






CORBEIL, imprimerie de CRÉTÉ.

LES

# GLOIRES MARITIMES

## DE LA FRANCE

NOTICES BIOGRAPHIQUES

SUR

LES PLUS CÉLÈBRES MARINS, DÉCOUVREURS
ASTRONOMES, INGÉNIEURS, HYDROGRAPHES
MÉDECINS, ADMINISTRATEURS, ETC.

PAR

**P. LEVOT**

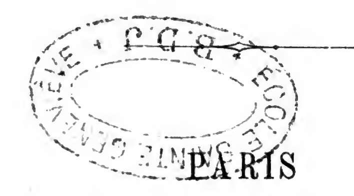
Conservateur de la Bibliothèque
du port de Brest,
Correspondant du Ministère
de l'Instruction publique pour les
travaux historiques, etc.

**A. DONEAUD**

Licencié ès lettres,
Professeur de littérature à l'École
navale impériale,
Ancien professeur d'histoire
des lycées, etc.

*Ce sont les faits qui louent.*

LA BRUYÈRE.




PARIS
ARTHUS BERTRAND, ÉDITEUR
LIBRAIRIE MARITIME ET SCIENTIFIQUE
21, rue Hautefeuille.
1866

# AVANT-PROPOS

---

Renfermer dans un livre d'un format commode et d'un prix modique les noms de tous ceux qui ont servi la marine française comme combattants, navigateurs, découvreurs, astronomes, chirurgiens, ingénieurs, administrateurs, etc. : tel est le but que nous nous sommes proposé par cet ouvrage destiné à faire aimer et honorer tous ceux qui ont concouru au développement de notre puissance navale.

Il comprend environ trois cent cinquante notices, et nous en avons au moins autant en portefeuille. C'est dire suffisamment que notre cadre nous a obligé à procéder par élimination, afin de pouvoir donner place, dans un bien grand nombre de cas, à des personnages dont l'omission dans toutes les biographies publiées jusqu'à ce jour était regrettable.

Convaincu, avec La Bruyère, que la meilleure ma-

nière de louer ou de blâmer quelqu'un, c'est de raconter simplement ce qu'il a fait, nous avons été très-sobre d'appréciations, — l'espace dans lequel nous étions renfermé nous l'aurait d'ailleurs interdit, — et nous avons préféré laisser le lecteur juger lui-même.

Les principales sources où nous avons puisé sont : la *Biographie universelle* (Michaud) ; la *Nouvelle biographie générale* (Didot) ; la *Biographie maritime* d'Hennequin ; les *Annales maritimes;* le *Moniteur universel* et le *Moniteur de la flotte ;* les ouvrages historiques de M. L. Guérin et de ses devanciers ; enfin, et principalement, les notices spéciales, ou insérées dans divers recueils, ou ayant fait l'objet de publications distinctes. Répéter à la suite de chaque notice l'indication des autorités sur lesquelles nous nous sommes appuyé nous a semblé superflu. Aussi nous sommes-nous borné à mentionner exceptionnellement celles qui sont moins connues ou qui ont une importance autorisant à y recourir utilement. Soumises à un contrôle sévère, ces nombreuses sources d'informations ont été bien souvent rectifiées à l'aide de précieuses communications, parmi lesquelles nous mentionnerons, entre autres, celles que nous devons : à M. Cuny, chef du bureau des archives au ministère de la marine ; à M. P. Margry, conservateur-adjoint de ce dépôt ; à M. de La Morinerie, chef de bureau à la préfecture de la Seine ; et principalement à M. le capitaine de frégate

Troude, qui a bien voulu mettre à notre disposition les matériaux par lui recueillis et constituant une histoire complète et exacte de la marine depuis un siècle. Que tous reçoivent ici l'expression de notre gratitude.

Si, malgré notre vigilance à prévenir l'erreur, il nous était arrivé de nous tromper, nous accueillerions avec empressement toute rectification ou addition justifiée qui nous serait transmise.

Brest, 1er octobre 1865.

---

LES

# GLOIRES MARITIMES

## DE LA FRANCE

---

# A

**ALBERT DE RIONS** (François-Hector, ou Charles-Hector, comte d'), — contre-amiral, né à Avignon, le 19 février 1728, débuta comme garde à la compagnie de Rochefort, en 1743, devint enseigne cinq ans plus tard, lieutenant de vaisseau en 1755, et fut fait prisonnier une première fois sur l'*Espérance*, commandant Bouville, une seconde fois sur le vaisseau le *Foudroyant*, dans le combat du 28 février 1758, livré par le marquis Duquesne, voulant rallier, à Carthagène, La Clue, bloqué par une escadre anglaise. Chevalier de Saint-Louis en 1763, capitaine de frégate en 1771, après avoir servi, soit dans l'infanterie, soit dans l'artillerie de marine, il prit part à quatre campagnes navales. Capitaine de vaisseau en 1772, il servit avec éclat dans la guerre d'Amérique, sous les ordres du comte d'Estaing, et concourut, comme commandant du *Sagittaire*, à l'expédition de Newport, à l'attaque de Sainte-Lucie et aux combats de la Grenade. Au siége de Savannah, il fit amener l'*Experiment*, vaisseau anglais de 50 canons. Dans l'escadre du comte de

Grasse, il assista aux combats de la Martinique, à la prise de Tabago, à l'affaire de la Chesapeake, enfin à la bataille des Saintes où, monté sur le *Pluton*, il se distingua par le secours, inutile d'ailleurs, qu'il porta à la *Ville de Paris*. Aussi, dans l'Inde, Suffren le demandait-il comme capitaine, et, au besoin, comme successeur : « Je ne connais, écrivait-il à M. de Castries, qu'une personne qui a toutes les qualités qu'on peut désirer, qui est très-brave, très-instruite, pleine de zèle et d'avenir, désintéressée, bon marin : c'est M. d'Albert de Rions, et, fût-il en Amérique, envoyez-lui une frégate. J'en vaudrai mieux, l'ayant ; car il m'aidera, et, si je meurs, vous serez assuré que le bien du service n'y perdra rien ; si vous me l'aviez donné quand je vous l'ai demandé, nous serions maîtres de l'Inde..... » Chef d'escadre en 1784, puis directeur général du port de Toulon et ensuite commandant de la marine dans ce port, il commanda, en 1785, le vaisseau le *Séduisant* dans la campagne d'évolutions qu'il fit avec M. Buor de la Charoulière dans la mer du Nord. Lorsque Louis XVI visita Cherbourg, en 1786, Albert de Rions lui donna, sur le *Patriote*, le simulacre d'un combat naval dans la rade. Élevé, en 1788, à la dignité de commandeur de Saint-Louis, il avait repris son service à Toulon lorsque, en décembre 1789, les ouvriers et les soldats se révoltèrent, le maltraitèrent et l'incarcérèrent. L'Assemblée nationale, convoquée, se contenta d ordonner sa mise en liberté. Louis XVI, plus juste, le nomma au commandement de l'escadre, dite de l'Océan, rassemblée à Brest. L'insubordination ayant gagné les équipages, lors de la publication du Code pénal du 22 avril 1790, Albert de Rions, après avoir essayé, sans succès, de la persuasion, se démit de ses fonctions. Nommé contre-amiral, le 1er janvier 1792, il émigra la même année, à Coblentz, et, après la bataille de Valmy, se retira en Dalmatie où il vécut ignoré jusqu'à sa rentrée en France sous le Consulat. Admis

à la retraite, en 1802, il mourut le 3 octobre de la même année. Il a été publié : *Mémoire historique et justificatif du comte d'Albert de Rions, sur l'affaire de Toulon.* Paris, Desenne, 1790, in-8. — *Détails relatifs à la détention de M. le comte d'Albert de Rions et des principaux officiers de la marine,* etc. Paris, Desenne, 1790, in-8.

**ALLEMAND** (ZACHARIE-JACQUES-THÉODORE, COMTE), — vice-amiral, naquit en 1762, au Port-Louis (Morbihan), d'un lieutenant de vaisseau, commandant de port, qui avait reçu une épée d'honneur de Louis XV. Il entra, comme mousse, à l'âge de douze ans, dans la marine, et en avait dix-sept lorsqu'il embarqua, en qualité de volontaire, sur le *Sévère,* faisant partie de l'escadre de Suffren. Le brevet de lieutenant de frégate fut la récompense du courage qu'il montra dans les combats de l'Inde, et de trois graves blessures qu'il reçut à celui de Goudelour. Après diverses campagnes comme sous-lieutenant et lieutenant de vaisseau, de 1784 à 1792, Allemand, partisan de la révolution, fut promu capitaine de vaisseau, et nommé au commandement de la frégate la *Carmagnole.* Dans plusieurs croisières qu'il fit d'Ouessant à Dunkerque, il prit un grand nombre de bâtiments de commerce et s'empara de la frégate le *Thames,* de 32 canons. Nommé, en 1793, chef de division et commandant du *Duquesne,* il participa aux combats du cap Noli et des îles d'Hyères, seconda le contre-amiral Richery dans sa campagne de Terre-Neuve, commanda une division destinée pour le Labrador, monta le *Tyrannicide,* en 1799, dans la campagne de Bruix; enfin, en 1801, prit part à l'expédition de Saint-Domingue. C'est au retour de cette dernière campagne qu'une enquête, provoquée par sa conduite scandaleuse, prouva qu'il avait souvent manqué d'égards, même de justice, envers ses subalternes. Nommé pourtant, en 1804, au commandement du *Magnanime,* il coopéra à la prise

de la Dominique, et fut fait chevalier, puis officier de la Légion d'honneur. Promu, en janvier 1805, au grade de contre-amiral, il commanda pendant trois ans l'escadre de Rochefort qui fit essuyer de grandes pertes aux Anglais dans la Méditerranée, et qui, par suite de l'habileté qu'il mit à dérober sa marche à l'ennemi, fut appelée l'*Invisible*. Allemand ayant ensuite rallié le vice-amiral Ganteaume, aux îles d'Hyères, contribua au ravitaillement de Corfou. Nommé, en 1809, vice-amiral et commandant de l'escadre de Rochefort, composée des divisions Bergeret et Willaumez, Allemand, à peine arrivé, fut attaqué par l'amiral Gambier qui, pour incendier cette escadre au mouillage, convertit en brûlots une trentaine de bâtiments et les lança de nuit contre la ligne française. Les divisions de canots et de chaloupes étant trop faibles pour arrêter ces masses flottantes, chaque commandant, pour sauver son bâtiment, coupa ses câbles et alla s'échouer à la côte. Les Anglais prirent ou détruisirent trois vaisseaux : un quatrième, le *Tonnerre* et la frégate l'*Indienne* eurent du moins la consolation de s'abîmer sous les couleurs tricolores. Telle fut l'affaire dite des *brûlots*, qui fut suivie de deux condamnations, dont une capitale. Appelé, en 1810, au commandement de l'escadre de Toulon qu'il conserva jusqu'au commencement de l'année suivante, Allemand prit, à Lorient, au mois d'octobre 1811, le commandement d'une division qu'après cinq mois d'hésitation il parvint à conduire à Brest. Il conserva la direction supérieure de l'escadre de Lorient jusqu'en 1812, époque où il fut révoqué de ses fonctions, par suite de son caractère insociable, et reçut, comme dédommagement, le cordon de grand officier de la Légion d'honneur. Mis en retraite, une première fois en 1814, une seconde fois en 1816, il s'affilia à l'ordre du Saint-Sépulcre, dont il publia l'histoire, et reçut la croix de Saint-Louis. Après avoir vécu quelques an-

nées à Paris, il se retira à Toulon, où il est mort, le 2 mars 1826. Ses états de services présentent, ainsi qu'il a eu soin de le rappeler lui-même, par une fastueuse épitaphe, un total de 445 mois, dont 318 sous voiles. Il avait fait 29 campagnes, exercé 13 commandements, assisté à 17 combats et reçu 3 blessures graves.

(*Biographie bretonne.* — *Procédure relative à l'affaire des brûlots*, etc. Brest, 1809, in-8.)

**AMBLIMONT** (Claude RENART DE FUCHSAMBERG, marquis d'), — chef d'escadre, né à Mouzon (Ardennes), le 21 mars 1642, était issu d'une famille originaire de Saxe. Ayant perdu successivement son père au siége de Mouzon, en 1653, et son frère aîné à celui de Valenciennes, en 1656, il hérita ainsi de la terre d'Amblimont, près Mouzon, et de leur grade de capitaine au régiment de Grandpré. En 1663, il passa à la marine comme lieutenant de vaisseau, et, en 1669, il était capitaine de vaisseau à Rochefort. La même année, il fit partie de l'expédition de Candie, en qualité d'aide de camp d'Almeiras. Mais ce qui l'a immortalisé, c'est sa belle défense de la Martinique, contre Ruyter. En 1674, l'amiral hollandais était venu attaquer l'île avec 40 bâtiments de guerre, dont 17 vaisseaux, et avait débarqué 4,000 hommes près de Fort-Royal. Ces troupes furent obligées de se retirer devant l'énergique résistance de 300 Français qui, soutenus par le feu de 5 vaisseaux mouillés dans la baie, rendirent inutiles tous leurs assauts. Le plus fort de ces bâtiments, le *Tonnant*, de 40 canons, commandé par Amblimont, leur tua ou blessa, à lui seul, près de 1,200 hommes. Louis XIV fit frapper une médaille pour perpétuer le souvenir de ce brillant fait d'armes. En 1677, Amblimont fut envoyé en croisière dans la mer des Antilles, sur l'*Alcyon* faisant partie de l'escadre du comte d'Estrées. C'est ainsi qu'il assista à la prise de Tabago. L'année suivante, il dissuada en

vain le comte d'Estrées de passer près des îles d'Aves. Il connaissait parfaitement les parages de l'Amérique, et, s'il eût été écouté, le naufrage de la flotte française n'aurait pas eu lieu. En 1680, Amblimont fut doté d'une commanderie de l'ordre de Saint-Lazare. En 1683, embarqué avec Jean-Bart, sur le *Modéré*, il contribua à la prise de 2 vaisseaux espagnols dans le voisinage de Cadix. En 1686, sur le même vaisseau, faisant partie d'une petite escadre que commandait Forant, il se signala de nouveau dans un combat près du cap Finistère. Il se distingua encore, au commencement de la guerre d'Augsbourg, dans un combat où ayant, avec 4 frégates, attaqué 5 vaisseaux anglais, il en coula 2, en brûla un troisième et en prit un quatrième. En 1692, il prit part, sur le *Victorieux*, à la bataille de la Hougue, qui lui valut le grade de chef d'escadre. Commandeur de Saint-Louis, à la création de l'ordre, et investi, en 1696, du commandement de la colonie qu'il avait si bien défendue, il y mourut, le 17 août 1700, laissant la réputation d'un des marins les plus braves et les plus expérimentés du grand siècle. — Son fils, *Thomas Claude*, né à Paris, le 10 septembre 1690, devint chef d'escadre, commandeur de Saint-Louis, et mourut à Rochefort, le 20 octobre 1772. — Un de ses petits-fils, *Claude-Marguerite-François Renard de Fuchsamberg, comte d'Amblimont*, né le 8 novembre 1736, à Rochefort, devint chef d'escadre en 1784, chevalier de Saint-Louis, commandeur de Saint-Lazare, et consacra les loisirs de la paix à la composition d'une *Tactique navale*. Ayant émigré et pris du service dans la marine espagnole, il fut emporté par un boulet sur un vaisseau de 112 canons qu'il commandait à la bataille du cap Saint-Vincent, le 14 janvier 1797.

(*Notes de M. de La Morinerie.*)

**AMFREVILLE** (François DAVY, marquis d'), — lieutenant général des armées navales, naquit, en 1628, au château

d'Amfreville, près Valognes, débuta, en 1645, dans l'armée de terre, et passa, l'année suivante, dans la marine. Capitaine de vaisseau, en 1666, il prit part aux deux batailles de Walcheren et à celle du Texel soutenues, en 1673, par d'Estrées et le prince Rupert contre le célèbre Ruyter. Lors de la guerre de Hollande, il commanda, sous Duquesne, le vaisseau le *Fortuné* aux batailles de Stromboli et d'Agosta, se trouva, en 1683, au second bombardement d'Alger, où il commandait la *Couronne*, et fut chargé de faire exécuter le traité par lequel les Algériens s'engageaient à remettre en liberté les esclaves faits sur les nations chrétiennes. L'année suivante, il concourut également au bombardement de Gênes, sur le *Diadème*, et fut blessé très-grièvement lors de la descente. Fait lieutenant général, en 1690, il commanda, en 1691, une armée navale de 36 vaisseaux, 4 brûlots et 5 flûtes, qui débarqua à Cork, en Irlande, des secours destinés à Jacques II. Enfin, à la bataille de la Hougue (29 mai 1692), il commanda l'avant-garde, et le *Merveilleux*, qu'il montait, fut un des vaisseaux qui dégagèrent Tourville enveloppé par une partie de l'armée anglaise. Avec ses 14 vaisseaux, Amfreville sut conserver le dessus du vent et tint constamment en échec l'escadre hollandaise forte de 31 bâtiments. Malheureusement, il mourut, le 2 novembre de la même année, des blessures qu'il avait reçues dans le combat. Quant au *Merveilleux*, ce fut un des 12 vaisseaux incendiés dans la rade de la Hougue par Tourville, qui avait inutilement essayé de les défendre. Deux frères d'Amfreville prirent part à la bataille de la Hougue, le cadet sur l'*Ardent*, le puîné sur le *Vermandois*. Ils combattirent non moins vaillamment que leur aîné.

**ANGO** (Jean), — navigateur et armateur, naquit, vers la fin du quinzième siècle, à Dieppe, d'un armateur nommé comme lui, Jean; fort jeune encore, il fit plusieurs voyages en Afrique

et aux Indes; quitta le rude métier de marin pour celui d'armateur, et, devenu plus riche que bien des princes de son époque, reçut, dans son manoir de Warengeville, François Ier qui, en récompense de son hospitalité, le nomma vicomte, c'est-à-dire gouverneur de Dieppe. Mais ce qui l'a rendu surtout célèbre et l'a fait mettre au nombre de nos gloires nationales, c'est l'audace qu'il montra en osant, avec ses seules ressources et à une époque où nous n'avions pas de marine de guerre, lutter avec la première puissance maritime de l'époque, pour soutenir l'honneur du pavillon français. Vers 1530, les Portugais ayant pris un de ses bâtiments dans les Indes, il arma à ses frais jusqu'à 17 navires avec lesquels il bloqua l'embouchure du Tage, et traita, dit-on, de puissance à puissance, avec le roi Jean II. M. L. Guérin doute de l'authenticité absolue de cette tradition qui ne porte pas de date précise, et ne se trouve, il est vrai, que dans une chronique dieppoise. Mais il est certain qu'à cette époque François Ier lui délivra des lettres de marque, et d'ailleurs il y est fait allusion dans les *Papiers* de Granvelle ainsi que dans les *Lettres* de Marguerite d'Angoulême. Ango, qui avait pris une grande part à l'armement naval de 1545 dirigé contre l'Angleterre, ne fut pas remboursé de ses avances, et mourut presque ruiné, en 1551.

**APRÈS DE MANNEVILLETTE** (Jean-Baptiste-Nicolas-Denis d'), — hydrographe et navigateur, né le 11 février 1707, au Havre, d'un capitaine de vaisseau de la Compagnie des Indes, commença à naviguer, en 1719, sous les ordres de son père, et devint, en peu de temps, habile navigateur et hydrographe distingué. Il est un des premiers Français qui ait fait usage des instruments d'astronomie inventés par Hadley. Pendant dix ans, il travailla à rectifier les cartes des côtes d'Afrique, de Chine et de l'Inde, et, en 1745, il publia son *Neptune oriental*. Il y joignit une instruction nautique

d'autant plus précieuse pour l'époque, que c'était le premier ouvrage de ce genre. Le reste de sa vie fut employé à augmenter et à améliorer ce vaste recueil. Dans deux voyages, dont l'un entrepris avec l'astronome La Caille, il détermina la position du Cap, des Mascareignes et des Seychelles. Il est encore auteur de la *Description du quartier anglais*, instrument servant à observer la latitude sur mer. Après commanda un vaisseau de la Compagnie, armé en guerre, dans l'escadre du comte d'Aché, mais, bientôt dégoûté du service militaire, il retourna à ses travaux. La Compagnie créa pour lui, en 1762, le dépôt des cartes et plans de la navigation des Indes, et sa place lui fut conservée par Louis XV après la suppression de cette Société. Il obtint, en outre, la décoration de Saint-Michel. Enfin, depuis 1743, il était membre correspondant de l'Académie des sciences, et, depuis 1752, membre fondateur de l'Académie de la marine. Il mourut le 1er mars 1780. Les progrès réalisés depuis cette époque en hydrographie ont motivé la suppression de son *Neptune*; mais il n'en a pas moins le mérite d'avoir montré la route à ses successeurs.

**ARNOUL DE ROCHEGUDE** (Pierre), — intendant général de la marine et des armées navales, fils de Nicolas Arnoul, était contrôleur de la marine à Rochefort en 1670, commissaire général en 1671, contrôleur général de la marine du Ponant, en 1672, intendant des galères à Marseille en 1673; enfin, intendant à Toulon en 1675, au Havre en 1680, à Rochefort en 1684. C'est lui qui a fait construire, sur ses propres plans, les deux formes ou bassins de Rochefort, dont Vauban déclara qu'il aurait voulu être l'auteur. Ayant quitté Rochefort en 1688, pour cause de maladie, il devint intendant des classes en 1692, puis fut nommé, en 1710, intendant général à Marseille. C'est dans cette dernière ville qu'il mourut, le 17 octobre 1719, après avoir joui successi-

vement de la confiance méritée de Colbert, de Seignelay et des deux Pontchartrain.

(*Notes de M. le commissaire général Guichon de Grandpont.*)

# B

**BARRAS DE LA PENNE** (Jean-Antoine), — premier chef d'escadre des galères du roi, inspecteur des constructions navales et commandeur de Saint-Louis, né à Arles vers 1650, n'était encore que lieutenant de galère lorsqu'au bombardement de Gênes il se fit remarquer par une bravoure dont il donna de nouvelles preuves pendant les vingt-trois années suivantes. Tandis que l'arsenal de Toulon, créé par Vauban, se développait, Barras, commandant du port de Marseille, où l'on continuait d'entretenir 40 galères, essayait de relever la fortune de ces anciens bâtiments. Il mourut à Marseille, le 18 juillet 1730. On lui doit les ouvrages suivants que peuvent consulter avec fruit ceux qui désirent connaître le mode de construction, de gréement et de manœuvre des galères anciennes et modernes : *Remarques sur la dissertation des trirèmes*, etc., *par le P. Languedoc*. Marseille, 1722, in-8 ; — *Lettre critique au P. Laval*, etc. *Ibid.*, 1722, in-4 ; — *Lettre critique écrite à M. le Bailly de ***, à Marseille, le dernier décembre* 1725, *au sujet d'un livre intitulé : « Nouvelles découvertes sur la guerre*, etc., » *avec des Remarques critiques sur les trois nouveaux systèmes de trirèmes*, etc. Marseille, 1727, in-folio de 67 pages avec planche et vignettes ; — *Réplique à la réponse du P. de la Maugeraye*, etc. Marseille, 1728, petit in-8 avec 1 planche représentant la coupe de l'ordre des thranites de la galère de Philopator. Il s'était en outre occupé des ouvrages ci-après : *Dictionnaire*

*instructif et critique des termes propres aux galères; Portulan de la mer Méditerranée*, et *Mémoire sur la description des rames*. Enfin, à la Bibliothèque Impériale (*MMss français*, 1246, supplément), il existe plusieurs Mémoires inédits de Barras sur la construction, l'armement, la manœuvre, la tactique et les évolutions des galères.

(*Histoire de l'ordre de Saint-Louis. — Histoire des hommes illustres de la Provence.*)

**BART** (Jean), — chef d'escadre et le plus populaire des corsaires français, dont le prénom et le nom patronymique, également monosyllabiques, sont restés inséparables comme le nom et le surnom latinisé du fils de Pépin le Bref, naquit à Dunkerque, le 21 octobre 1650. Il ne descendait pas, comme on l'a dit, d'une famille de pêcheurs, attendu que son père Cornil et son aïeul Michel étaient corsaires, et qu'il comptait, parmi ses ancêtres, le vice-amiral espagnol Jacobsen et plusieurs officiers de marine. Il débuta en 1662 sous Jérôme Valbué, contrebandier qui devint presque aussitôt pilote hauturier du roi, homme capable, mais violent et féroce, qu'il quitta au bout de quatre ans pour s'embarquer sur un vaisseau hollandais. C'est donc à l'école de Ruyter et de Tromp que Jean Bart s'instruisit dans l'art des évolutions navales. On croit qu'il assista à la bataille de Northforeland et qu'il prit part à l'expédition de Chatam; mais, lorsque la guerre eut été déclarée à la Hollande, il resta sourd aux offres des ennemis de sa patrie, et parvenu avec son confident et ami Keyser à regagner Dunkerque, il navigua avec lui en 1673, comme second et maître d'équipage sur des corsaires. L'année suivante, des armateurs leur confièrent 2 navires. Leur première sortie fut heureuse. L'*Alexandre*, bâtiment de Keyser, prit un dogre hollandais; le *Roi-David*, commandé par Jean Bart, s'empara dans cinq rencontres d'autant de navires. A dater de ce

moment, les croisières de notre corsaire furent marquées par une série non interrompue d'entreprises prodigieuses. Tantôt seul, tantôt de concert avec Keyser et d'autres corsaires dunkerquois, il fit, dans l'espace de cinq ans, jusqu'à la paix de Nimègue, une cinquantaine de prises parmi lesquelles 6 frégates hollandaises. En 1679, Jean Bart, sur la demande de Vauban, entra dans la marine royale comme lieutenant de vaisseau, et croisa dans la Méditerranée contre les Barbaresques. Quand éclata la guerre de la ligue d'Augsbourg, il était capitaine de frégate depuis trois ans. Cette même année 1689, il sortit du Havre avec Forbin, escortant 20 navires marchands. Par le travers des Casquets, ils rencontrèrent 2 vaisseaux anglais. Malgré l'infériorité de leurs forces, — Jean Bart n'avait sous ses ordres que 2 frégates et 2 bâtiments inférieurs, — ils attaquèrent résolûment un des vaisseaux; mais l'autre ayant fait fuir les capitaines marchands qui étaient chargés de l'aborder, vint mettre nos corsaires entre deux feux. Ils ne se rendirent néanmoins qu'après avoir assuré par leur longue résistance le salut du convoi. Conduits à Plymouth, ils s'évadèrent au bout de onze jours et gagnèrent la côte de Bretagne, dans un mauvais canot, après une traversée de 64 heures. Ils ne devaient pas tarder à tirer une ample vengeance de leur mésaventure. Pour ce qui concerne particulièrement Jean Bart, promu capitaine de vaisseau quelques jours après son évasion, et en même temps que Forbin, il obtint le commandement d'une division de 3 frégates avec laquelle il prit, par le travers du Texel, 6 navires hollandais. A Béveziers, il commandait l'*Alcyon*, chargé d'éclairer l'avant-garde. Dans le mois qui suivit la bataille, il alla croiser dans la mer du Nord, où il prit et rançonna 13 navires hollandais. En 1691, il commanda l'*Entendu*, vaisseau de 66, dans la campagne de la Manche sous Tourville. En 1692, cinq mois après le désastre

de la Hougue, il sortit avec Forbin de sa ville natale, étroitement bloquée par les Anglais, passa aussi heureusement qu'audacieusement avec ses 7 frégates entre les 37 navires de l'ennemi, enleva d'abord 4 bâtiments anglais qu'il alla mettre en dépôt à Bergen, et brûla ensuite toute une flotte hollandaise de 80 bâtiments pêcheurs escortés de 1 vaisseau de guerre qu'il avait forcé d'amener. En 1693, Jean Bart commanda le *Glorieux* à l'affaire de Lagos et prit 6 bâtiments alliés. Au mois de décembre de la même année, il prit encore 3 frégates anglaises près des bancs de Flandre. En 1694, commandant une escadrille de 7 navires, il reprit aux Hollandais un convoi de 130 bâtiments chargés de blés, en enlevant à l'abordage, à la hauteur du Texel, le vaisseau amiral ennemi dont le chef, le contre-amiral Hyde, fut tué, et 2 autres vaisseaux sur les 8 dont se composait l'escadre hollandaise. Louis XIV fit frapper une médaille en souvenir de ce combat, par suite duquel le prix du blé était tombé de 10 livres à 3, et il expédia à Jean Bart, avec des lettres de noblesse, le brevet de chevalier de Saint-Louis. Lorsque les Anglo-Hollandais vinrent bombarder Dunkerque en 1695, Jean Bart fut chargé de la défense du fort Bonne-Espérance qui rendit vaines toutes les attaques de l'ennemi. L'année suivante, il sortit de Dunkerque, malgré la présence d'une croisière de 14 vaisseaux, et alla attendre au Texel le retour de la flotte marchande hollandaise revenant de la Baltique. Elle arriva forte de 80 bâtiments, escortés par 5 vaisseaux de guerre. Jean Bart en prit 2 à l'abordage pendant que ses 6 bâtiments se chargeaient des trois autres, puis il fit donner dans la flotte marchande, et s'empara de 25 navires. Mais, rencontré le lendemain, 18 juin, par une escadre hollandaise de 13 vaisseaux de guerre, il brûla ses prises en vue de l'armée ennemie, puis prit chasse et rentra à Dunkerque, en faisant une percée entre 33 navires

anglo-bataves qui lui barraient la route. Promu chef d'escadre en 1697, Jean Bart fut chargé, la même année, de conduire à Dantzick le prince de Conti, compétiteur de l'électeur de Saxe au trône de Pologne. Il sortit, comme de coutume, malgré le blocus effectif de 19 vaisseaux, avec 6 frégates, accomplit heureusement sa mission, et bientôt le prince ayant renoncé à sa canditature, il le ramena avec autant de bonheur. Ce fut sa dernière expédition. La paix de Ryswick avait interrompu ses glorieuses croisières. La guerre de la succession d'Espagne, qui éclata trois ans plus tard, lui offrait la perspective de nouveaux triomphes, quand il fut enlevé par une pleurésie, le 27 avril 1702. Son corps fut inhumé au pied du maître-autel de l'église Saint-Éloi à Dunkerque. Sa ville natale lui a élevé, en 1845, une statue due au ciseau de David d'Angers. Enfin, son nom est aujourd'hui porté par un vaisseau de 3e rang qui sert de bâtiment d'instruction aux aspirants de seconde classe de la marine. Disons en terminant que Jean Bart n'était ni rustre ni violent, comme l'a représenté Forbin, et comme l'ont répété, d'après lui, les chroniqueurs maritimes et les romanciers.

**BART** (François-Cornil), — fils du précédent, et son digne élève, né à Dunkerque, le 16 juin 1677, servit d'abord sous ses ordres comme volontaire, en 1688; entra dans la marine comme garde, en 1692, prit part aux croisières de Jean Bart jusqu'à l'expédition de Dantzick, en 1697, puis servit sous les ordres de Saint-Pol jusqu'au combat du *Dogger-Bank*, en 1705, et enfin sous Forbin jusqu'à l'affaire du *Devonshire*, en 1707. Lieutenant dès 1695, chevalier de Saint-Louis en 1714, capitaine de vaisseau en 1721, chef d'escadre vingt ans plus tard, lieutenant général en 1750, vice-amiral du Levant en 1752, il est mort à Dunkerque, le 22 août 1755, grand-croix de Saint-Louis.

**BART** (Philippe-François), — fils aîné du précédent, né à Dunkerque, le 28 février 1706, se distingua, en 1747, au combat du cap Finistère. Retiré du service en 1764, avec les provisions de chef d'escadre, il mourut à Paris le 12 mars 1784. C'était le dernier descendant mâle en ligne directe de Jean Bart.

**BART** (Pierre-Jean), — neveu de Jean Bart et fils de son frère Gaspard, né à Dunkerque, le 22 octobre 1712, s'est immortalisé par sa fin héroïque. Capitaine de brûlot en 1758, il avait reçu le commandement de 2 frégates chargées d'aller porter des vivres à Louisbourg. Le 27 mars 1759, il rencontra, dans la baie du Calvados, 2 grosses frégates anglaises, le *Southampton* et le *Melampus*. Bien qu'abandonné par l'*Harmonie*, sa conserve, capitaine Juin, et coupé par une 3e frégate, il se défendit avec la *Danaé*, contre 3 navires, jusqu'à ce qu'un boulet lui eût emporté les deux cuisses. Il se fit mettre alors dans une barrique de son, et ne cessa de commander jusqu'à son dernier soupir. Son fils Benjamin, qui le remplaça dans le commandement, fut lui-même blessé mortellement, et obligé d'amener après un combat de six heures.

(*Histoire de Jean Bart*, etc., *et de sa famille*, par Vanderest, 2e édition. Paris, Roret, 1841, in-12).

**BASTE** (Pierre, comte), — contre-amiral, né à Bordeaux, le 21 novembre 1768, de parents pauvres, entra à l'âge de 13 ans dans la marine marchande, la quitta en 1793 pour prendre du service sur les bâtiments de l'État, à titre d'enseigne auxiliaire, et nommé capitaine au long cours l'année suivante, commanda à Saint-Domingue la goëlette l'*Hirondelle*, puis le brick le *Jacobin*, avec lequel il explora les côtes de la Nouvelle-Angleterre. En 1795, il se distingua aux combats des 5 messidor an III et 2 frimaire an IV, et commanda la demi-galère la *Voltigeuse*, qui faisait partie de la flottille

du lac de Garde. Il passa de là à Mantoue, et, après y avoir soutenu avec honneur divers combats, il fut mis à la tête de la flottille qui rendit de si grands services pendant le siége de cette ville. Enseigne depuis le 21 mars 1796, il commanda comme lieutenant provisoire le brick la *Mérope* au siége de Malte, et se trouva, le 16 thermidor an VI, au combat d'Aboukir. Chargé, en floréal an VIII, de porter des dépêches au gouverneur de Malte, bloqué par les Anglais, il accomplit sa mission. Revenu dans l'île quelque temps après, il prit part à la belle défense des Français. Lieutenant de vaisseau, en mai 1800, il partit pour la désastreuse expédition de Saint-Domingue, dont il avait prévu l'issue, et où, à deux reprises, il fut sur le point de périr; la première fois, dans l'incendie du Cap ; la seconde fois, de la fièvre jaune. Capitaine de frégate à son retour, et commandant le troisième équipage du bataillon des marins de la garde, il se distingua au bombardement du Havre, en 1805, où, commandant la canonnière la *Boulonaise*, il força à la retraite un cutter et brick anglais. Détaché ensuite à Ostende, sous les ordres du contre-amiral Magon, il activa les armements de ce port, puis se distingua dans plusieurs affaires devant Calais et Boulogne. Emmené par Napoléon en Autriche, en 1806, il rendit à l'armée de grands services sur le Danube, au pont de Vienne et à l'île Lobau. Dans la campagne de Prusse, en 1807, il équipa à Dantzick une flottille pour faciliter les opérations du siége de Pillau, et enleva un convoi de 42 voiles qui apportait des vivres à l'ennemi. L'année suivante, en Espagne, à la tête de 1200 hommes, il conserva intactes vingt lieues de terrain, et s'empara de vive force de Jaen. Élevé en 1809 au grade de colonel des marins de la garde, il arma sur le Danube une flottille, qui prit l'île de Mulheisen. Puis il revint en Espagne, et y prit encore Almanza. Napoléon le nomma comte de l'Empire la

même année, contre-amiral en 1811, général de brigade en 1813. C'est en cette qualité qu'il participa à la campagne de France. Il n'en vit pas la fin, étant mort en février 1814, des suites d'une blessure reçue au combat de Brienne.

(*Moniteur universel* du 22 février 1814).

**BAUDIN** (Nicolas), — capitaine de vaisseau et navigateur, né à l'île de Ré, en 1750, servit d'abord dans la marine marchande, puis entra, en 1786, dans la marine de l'État, comme second lieutenant de vaisseau. Passionné pour l'histoire naturelle, il fit peu après dans l'Inde, sous pavillon autrichien, deux campagnes scientifiques d'où il rapporta une belle collection d'histoire naturelle. Il l'offrit au Directoire, qui lui conféra en récompense le grade de capitaine de vaisseau et le chargea d'une nouvelle mission scientifique. Parti du Havre, le 9 vendémiaire an IV, et porteur d'un sauf-conduit accordé par le gouvernement anglais, il parcourut les Antilles. Sa campagne ayant été non moins fructueuse pour la science que les précédentes, le premier consul le chargea, à son retour, d'explorer les côtes de la Nouvelle-Hollande. En 1800, Baudin partit du Havre sur la corvette le *Géographe*, ayant sous ses ordres Hamelin, commandant du *Naturaliste;* avec eux étaient le naturaliste Péron et deux jeunes officiers de mérite, les frères Freycinet. Dans ce voyage, on releva la vaste baie des Chiens marins (Sharks bay), ainsi appelée par Dampier qui n'eut pas le temps d'en reconnaître la configuration ni l'étendue; les deux havres *Hamelin* et *Freycinet*, séparés par la péninsule *Péron*, la baie du *Géographe*, le cap *Naturaliste* et la terre de *Bonaparte* ou de *Baudin* qui fait aujourd'hui partie de la province d'Adélaïde. On reconnut aussi le détroit récemment découvert par l'Anglais Bass, car on y marqua au N.-E. de Van-Diémen un autre cap *Naturaliste*. Baudin s'occupa principalement d'hydrographie et d'his-

toire naturelle. Mais, malheureusement pour le succès de l'expédition, des divisions éclatèrent entre le commandant et les officiers placés sous ses ordres, et la maladie força Baudin à relâcher à l'île de France, où il mourut le 16 septembre 1803. Son bâtiment, désormais commandé par Milius, ne revint que l'année suivante à Lorient, après 41 mois de campagne. Le naturaliste Péron a publié la première partie des travaux de l'expédition sous ce titre : *Voyage de découvertes aux terres australes*, etc. Paris, 1807-1816, 5 vol. in-4 et in-fol.

**BAUDIN** (François-André, baron), — contre-amiral, né à Strasbourg, le 2 décembre 1774, entra en 1789 comme mousse dans la marine royale, fut nommé aspirant en 1792, enseigne le 14 mai 1797, lieutenant de vaisseau le 26 juin 1799, et capitaine de frégate le 19 juin 1805. Attaché à cette époque à l'expédition aux ordres de l'amiral Villaret-Joyeuse, il reçut, pour revenir en France, le commandement de la frégate la *Topaze* et de 3 corvettes. Le 19 juillet 1805, il aperçut, dans les eaux de la Barbade, la frégate anglaise la *Blanche*. Après un combat opiniâtre d'environ cinq quarts d'heure, cette frégate fut capturée ; mais elle avait reçu de telles avaries, que le capitaine Baudin dut la faire sauter. Le 16 août suivant, la *Topaze* fut rencontrée par 2 vaisseaux anglais qui lui appuyèrent la chasse. Atteinte le lendemain par l'un d'eux, le *Raisonnable*, de 72, la frégate française, favorisée par une brise, put s'éloigner et aller débarquer ses prisonniers à Lisbonne. Deux de ses corvettes, le *Faune* et la *Torche*, moins heureuses, avaient été successivement capturées. Promu au grade de capitaine de vaisseau, le 19 septembre 1805, Baudin revint à Brest, après avoir pris ou brûlé, chemin faisant, 3 bricks anglais. Contre-amiral le 31 mars 1808, chevalier de la Légion d'honneur depuis 1804, il fut nommé, par la première restauration, offi-

cier de la Légion d'honneur et chevalier de Saint-Louis; et, par la seconde, commandeur de Saint-Louis et grand officier de la Légion d'honneur. Admis à la retraite en 1833, il est mort le 18 juin 1842, à Forges-les-Eaux (Seine-Inférieure).

**BAUDIN** (Charles), — amiral, fils du conventionnel Baudin des *Ardennes*, naquit à Sedan, le 21 juillet 1784, entra en 1799 dans la marine militaire, comme novice, sur le *Foudroyant*, devint aspirant en 1800, enseigne en 1804, et était à bord de la *Piémontaise* en 1808, lorsque, dans un combat contre les Anglais, dans la mer des Indes, il eut le bras droit emporté par un boulet. Il n'en continua pas moins de servir, passa lieutenant de vaisseau en 1809, et obtint le commandement du brick le *Renard*, avec lequel il triompha d'un brick anglais devant Saint-Tropez, et reçut une blessure au moignon du bras qu'il avait perdu. Nommé capitaine de frégate pour cet exploit, capitaine de vaisseau en 1814, il donna sa démission, lors de la seconde rentrée des Bourbons, et fonda au Havre une maison de commerce qui prospéra jusqu'à la révolution de 1830, époque où de nombreuses faillites le forcèrent de renoncer aux affaires. Rentré alors dans la marine militaire, il reçut l'ordre, en 1838, de transporter à Saint-Domingue le commissaire français chargé de régler le chiffre et le mode de payement de l'indemnité imposée au gouvernement haïtien : en cas de refus, son escadrille devait canonner le Port-au-Prince. Les négociations s'étant terminées heureusement, Baudin fut élevé au grade de contre-amiral, et, aussitôt après son retour, chargé de tirer vengeance des actes de violences commis ou tolérés par le gouvernement mexicain sur les négociants français établis dans cette république. L'escadre, composée de 4 frégates et de 17 bâtiments inférieurs, ruina en quatre heures le fort de Saint-Jean d'Ulloa, réputé imprenable, opéra un débarquement en terre ferme,

et emporta d'assaut la Vera-Cruz. Nommé vice-amiral à la suite de cette affaire brillante, Baudin commanda en chef les forces navales de la France dans les mers de l'Amérique du Sud, en 1840; fut préfet de Toulon de 1841 à 1847; chef de l'escadre de la Méditerranée après la révolution de 1848; grand cordon de la Légion d'honneur, membre du conseil d'amirauté, vice-président du conseil d'amirauté, enfin président du conseil des Églises réformées. Promu amiral le 27 mai 1854, il est mort à Paris le 7 juin suivant. Son nom vient d'être donné à une des nouvelles rues de Paris.

(*Moniteur de la flotte* et *Moniteur universel du* 8 *juin* 1854).

**BEAUDOIN** (Louis-Alexis), — capitaine de vaisseau, un des héros de Trafalgar, « dont la France a laissé périr le nom, dit M. Jurien de la Gravière, et auquel l'Angleterre eût donné une tombe à Westminster, » appartenait au port de Rochefort. Il entra fort jeune dans la marine, et mérita par ses services, outre le grade de capitaine de vaisseau, la croix d'officier de la Légion d'honneur qu'il obtint le 30 juin 1804. A Trafalgar, il commandait le *Fougueux*, de 74. Ce fut ce vaisseau qui engagea l'action par un coup de canon tiré contre le *Royal-Sovereing*. Collingwood, sans y répondre, se dirigea sur le *Santa-Anna*, vaisseau amiral espagnol de l'avant-garde. En vain le *Fougueux* le battit en écharpe, et démâta le *Belle-Isle*, accouru au secours du *Royal Sovereing*. Écrasé lui-même par le *Téméraire*, Beaudoin fut mortellement blessé; mais, avant d'expirer, il animait encore à la résistance son valeureux équipage. Son second, le capitaine de frégate Bazin, continua efficacement la lutte. Blessé, à son tour, il vit tomber 400 de ses hommes, et les Anglais, devenus les maîtres du pont, amener eux-mêmes les couleurs de son vaisseau. Bazin fut conduit à Gibraltar. Quant au *Fougueux*, il se brisa à la côte, près de Santi-Petri, dans le coup de vent qui eut lieu après la bataille. — Son

digne émule, avec Cosmao, Filhol-Camas, Lucas, Magon et Maistral, est le commandant de l'*Achille*, Deniéport, au sujet duquel nous regrettons de n'avoir pas plus de détails que pour Beaudoin. Il assaillit un des premiers le *Belle-Isle*, vaisseau de 74 comme le sien, et fut écrasé par le *Polyphemus* de 64, le *Swiftsure* de 74, et le *Prince* de 98. Déjà blessé à la cuisse, Deniéport fut tué à son poste qu'il n'avait pas voulu abandonner. Son mât de misaine, à demi dévoré par l'incendie qui venait d'éclater dans la hune, tomba abattu par les boulets anglais. L'*Achille*, en proie aux flammes, se vit alors abandonné par l'ennemi comme par les alliés, et ce fut un enseigne de vaisseau, nommé Cauchard, qui commanda le navire « seul débris d'un état-major de héros. » A cinq heures et demie du soir, l'*Achille* sauta, sans avoir amené.

(Jurien de la Gravière, *Guerres maritimes sous la République et l'Empire*).

**BEAUSSIER** (Félix de), — capitaine de vaisseau, descendant d'une maison d'ancienne chevalerie, originaire de Six-Fours, près Toulon, qui remonte au temps des croisades, et qui a fourni, rien qu'à la marine, 4 officiers généraux, 12 capitaines de vaisseau et un grand nombre d'autres officiers distingués. Nous ne parlerons que des trois plus célèbres. On ignore la date de naissance de Félix et ses services jusqu'en 1683. On sait seulement qu'en 1673, il était entré dans la marine de l'État comme enseigne de vaisseau. Lors du second bombardement d'Alger, il commanda la *Brûlante*, galiote à bombes, et à celui de Gênes, la *Belliqueuse*. Lieutenant de vaisseau en 1690, il assista sur le *Saint-Louis* à la bataille de Béveziers. En 1693, il devint capitaine de bombardiers à Brest, capitaine de vaisseau la même année, chevalier de Saint-Louis, à la création de l'ordre, et commanda l'*Éole* au siége de Rosas. Après plu-

sieurs autres commandements et missions particulières, il assista sur le *Ferme* au désastre de Vigo, où il seconda dignement Châteaurenault et Bernard Renau dans leurs efforts pour repousser l'amiral Rooke. L'année suivante, 1703, commandant le *Monarque* dans la division Coëtlogon, il attaqua de concert avec son chef un vaisseau amiral anglais et le prit à l'abordage. Il participa encore sur l'*Orgueilleux* à la bataille de Malaga, et enfin, en 1707, il concourut énergiquement à la défense de Toulon par le marquis de Langeron. Il mourut en 1724, couvert de glorieuses blessures reçues dans plus de vingt combats.

(*Documents inédits.*)

**BEAUSSIER DE L'ISLE** (Louis-Joseph, comte de), — chef d'escadre, parent du précédent, fils d'un capitaine de vaisseau et frère d'un chef d'escadre, naquit à Toulon en 1700, entra dans la marine à l'âge de 14 ans, et débuta par des voyages dans le Levant et en Suède. Enseigne en 1722, il assista au bombardement de Tripoli, en 1728. Lieutenant de vaisseau l'année suivante, il commandait, en 1744, la *Subtile*, dans l'escadre du duc d'Enville, quand il eut à soutenir un combat opiniâtre contre 2 vaisseaux anglais. Il ne se rendit pourtant que lorsque sa frégate fut sur le point de couler. Capitaine de vaisseau et de port en 1749, chevalier de Saint-Louis l'année suivante, il commanda, en 1755, le *Défenseur* dans l'escadre de Du Bois de la Motte. En 1756, mis à la tête d'une escadre de 3 vaisseaux armés en flûte et d'autant de frégates, il fut chargé de transporter des troupes à Québec, ainsi que de l'argent à Louisbourg. Il avait rempli la première partie de sa mission, quand il rencontra 2 vaisseaux anglais accompagnés de 2 frégates. Après avoir débarqué l'argent et les malades, il alla à la rencontre de l'ennemi ; et, bien qu'abandonné sur le *Héros*, au moment même de l'action, par son escadre, il força les 2 vaisseaux

à faire retraite. D'absurdes jalousies étaient alors le fléau de notre marine. Deux des subordonnés de Beaussier avaient refusé de lui obéir, non pas qu'il fût un roturier, comme il est dit dans la *Vie privée de Louis XV*, mais parce qu'en servant dans les ports, il était devenu un *officier bleu*. En revenant en France blessé, avec 8 prises et 400 prisonniers, Beaussier demanda la punition des coupables. L'un d'eux se fit justice lui-même en se pendant; mais l'autre fut acquitté par un conseil de guerre que l'esprit de corps rendit infidèle à ses devoirs. En 1758, Beaussier partit de Brest avec une escadre, et fit voile pour le Canada, où il transporta des troupes et le gouverneur Montcalm. Puis il alla à Louisbourg se ranger sous les ordres du commandant Des Gouttes, et participa à la belle défense de l'île par Drucourt. Fait prisonnier, lors de la capitulation, mais échangé en 1761, il dressa l'année suivante, par ordre de M. de Roquefeuil, un plan de la rivière de Châteaulin, par lequel il démontra la possibilité d'établir une réserve de vaisseaux à Landévénec, ce qui a lieu depuis quelques années. Il se proposait de faire une descente au Brésil, à la tête d'une escadre, lorsqu'arriva la paix de Paris. On le chargea alors de reprendre possession des Antilles françaises. A son retour, en 1764, il fut nommé chef d'escadre, et mourut subitement l'année suivante chez un de ses amis, à quelques lieues de Brest, 4 juin 1765.

(*Documents inédits*).

**BEAUSSIER DE CHATEAUVERT** (Louis-André, comte de), — neveu du précédent, fils d'un chef d'escadre et chef d'escadre lui-même, naquit à Toulon le 20 avril 1724, entra dans la marine comme garde, en 1741, et débuta sur l'*Éole*, un des 4 vaisseaux de l'escadre de M. de la Roche-Allard qui se défendit si vigoureusement contre 6 vaisseaux de ligne anglais, lesquels nous avaient attaqués, malgré

l'état de paix, prétextant qu'ils nous prenaient pour des Espagnols. Enseigne la même année, il prit part, en 1744, sur le *Borée*, à la bataille de Toulon. Brigadier des gardes de la marine en 1746, lieutenant de vaisseau dix ans plus tard, il embarqua sur l'*Aigle* dans l'escadre de Macnémara, envoyée en Amérique où elle soutint plusieurs combats contre les Anglais. En 1757, commandant la *Sirène* avec une escadre de 12 vaisseaux armés en flûte et chargés de vivres et de troupes pour le Canada, il accomplit heureusement sa mission, en dépit de l'escadre anglaise. Même succès en 1762, année où, sortant de la Gironde, en perçant une croisière de 2 vaisseaux anglais et d'une frégate, il fit entrer au Cap, malgré le blocus de Saint-Domingue, 7 bâtiments chargés de troupes. Chevalier de Saint-Louis depuis 1760, Beaussier fut promu au grade de capitaine de frégate en 1765, de capitaine de vaisseau en 1772. Brigadier des armées navales en 1779, il se signala encore pendant la guerre d'Amérique, commanda l'*Intrépide* à la bataille d'Ouessant et lors de la tentative de descente d'Orvilliers, servit ensuite sous Guichen, assista aux trois stériles batailles des Antilles, et enfin prit part au siége infructueux de Gibraltar. Nommé chef d'escadre en 1782, il devint un des représentants de la noblesse à l'assemblée provinciale de Normandie. Il est mort le 21 mai 1789, seize jours après l'ouverture des derniers états généraux.

(*Documents inédits*).

**BEAUTEMPS-BEAUPRÉ** (Charles-François), — ingénieur-hydrographe en chef de la marine, né le 6 août 1766, à la Neuville-au-Pont, près Sainte-Menehould, montra dès sa jeunesse un goût prononcé pour les études géographiques, et eut pour premier maître son cousin Jean-Nicolas Buache. Il n'avait encore que 19 ans lorsque Fleurieu, ministre de la marine, le nomma ingénieur et le chargea de

dresser, sous sa direction, les cartes du *Neptune de la Baltique*. En 1791, attaché, comme hydrographe, à l'expédition d'Entrecasteaux, il imagina, à l'aide de relèvements astronomiques combinés avec ceux de la boussole, une nouvelle méthode qui assura aux opérations hydrographiques une facilité et une certitude inconnues jusque-là. Lorsque les deux flûtes, à la mort du chef, vinrent mouiller à Sourabaya, la plupart des officiers de l'expédition furent jetés en prison par les Hollandais. Beautemps-Beaupré, plus heureux, revint en France dès 1796, continua le *Neptune de la Baltique*, et dressa la carte générale du voyage de Marchand que publiait Fleurieu. Nommé ensuite ingénieur-hydrographe de 1re classe, il fut chargé d'aller étudier nos côtes de la mer du Nord, les bouches de l'Escaut en particulier, et il y découvrit la passe dite *Française*. L'importance de cette découverte, qui faisait d'Anvers un port accessible aux plus forts vaisseaux de ligne, le signala à l'attention du premier consul qui lui donna en 1804 la croix de la Légion d'honneur. Deux ans plus tard, l'Empereur l'envoyait en Dalmatie avec ordre de visiter tous les ports de la côte de l'Adriatique entre Venise et les bouches du Cattaro. Il employa près de quatre ans à ce beau travail, et en fut récompensé par l'ordre de la Couronne de fer qui lui fut conféré à Schœnbrunn. En 1807, il terminait l'atlas du voyage d'Entrecasteaux auquel les Anglais, qui en avaient eu connaissance avant sa publication, sont redevables de la découverte de la terre de Van-Diémen. Membre de l'Institut en 1810, il parcourut, l'année suivante, les côtes septentrionales de la mer du Nord, dont il leva les cartes, et désigna l'emplacement d'un port militaire sur la rive gauche de l'Elbe. Lors de la chute de l'Empereur, il fallut malheureusement remettre ce travail au roi de Hanovre qui nomma son auteur membre de l'Académie des sciences de Gœttingue

(1816). Deux ans auparavant, Louis XVIII l'avait nommé second ingénieur-hydrographe en chef de la marine. Tant de travaux glorieux n'étaient que le prélude d'un ouvrage plus considérable encore, monument impérissable qui a valu à son fondateur, de la part des Anglais, le titre de *Père de l'hydrographie*. De 1816 à 1833, Beautemps-Beaupré se consacra tout entier à la reconnaissance hydrographique des côtes occidentales de France, de Dunkerque à Bayonne. Le *Pilote français*, — tel est le titre de cet atlas dont le sixième et dernier volume a paru en 1844, — a fait oublier tous les atlas antérieurs, à cause de la précision des observations astronomiques, géodésiques et nautiques, qui lui servent de base. Beautemps-Beaupré se chargea en outre de réunir dans les archives du dépôt des cartes et plans de la marine les documents nécessaires pour faire dresser au besoin, à de très-grandes échelles, le plan de toutes les parties du littoral de la France, collection immense qui se compose de 527 volumes in-4°. Un si éminent service appelait de hautes récompenses. Nommé successivement chevalier de Saint-Louis et de Saint-Michel, grand officier de la Légion d'honneur, membre de la commission des phares, premier ingénieur-hydrographe et membre du bureau des longitudes en remplacement de Buache, Beautemps-Beaupré, à l'âge de 75 ans, s'occupait encore avec M. Duperrey, de l'exploration hydrographique de l'embouchure de la Seine. Ce ne fut qu'en 1848, après 64 ans de services, qu'il prit sa retraite. Il est mort à Paris, le 16 mars 1854. Deux ans auparavant, l'Empereur avait commandé son buste à M. Desprez qui a reproduit avec une ressemblance parfaite les traits de cet infatigable savant. Ducos, alors ministre de la marine, vint, le 2 février 1853, inaugurer solennellement ce buste dans la grande galerie du dépôt de la marine. Entrecasteaux a donné le nom de *Beaupr*

à un groupe d'îlots voisins de la Nouvelle-Calédonie. (*Éloge historique de Ch. Fr. Beautemps-Baupré, par M. Élie de Beaumont*, etc. Paris, F. Didot frères, fils et Cie, 1860, 63 pages in-4°).

**BEDOUT** (Jacques), — contre-amiral, naquit à Québec, le 14 juin 1751, et servit d'abord dans la marine marchande, puis dans celle de l'État. Il était lieutenant de frégate pendant la guerre de l'Indépendance américaine. Devenu capitaine de vaisseau en 1794, il s'est immortalisé par sa bravoure héroïque au combat de Groix (5 messidor an III, — 23 juin 1795). Le vaisseau le *Tigre*, qu'il commandait, avait déjà secouru l'*Alexander*, et soutenu, avec le *Peuple*, le *Redoutable* et les *Droits de l'homme*, le feu de 10 à 12 vaisseaux anglais, quand il fut enveloppé, à portée de mousquet, par la *Queen-Charlotte*, la *Queen*, le *Royal-George*, le *Sans-Pareil* et l'*Orion*. Il ne se rendit pourtant que quand son gréement fut en lambeaux, ses mâts abattus, ses pièces démontées, sa coque percée à jour, et sa cale envahie par huit pieds d'eau : 450 hommes avaient été tués ou blessés. Parmi ces derniers se trouvait Bedout, atteint de quatre blessures, dont une très-grave à la tête. Une lettre intime de l'amiral Villaret-Joyeuse à Nielly, lettre racontant toutes les péripéties du combat, contient un passage se terminant ainsi : « Le brave Bedout les voyant s'éloigner (4 vaisseaux anglais), se décide à venir en travers, et les combat avec une intrépidité, un acharnement et une précision dans la manœuvre qui me font regarder cet officier comme un des plus braves et des meilleurs manœuvriers, je ne dis point de la marine de la République, mais de toutes les marines.... Bedout, est mon héros. » Ce jugement fut confirmé par Fox qui, parlant du combat à la Chambre des communes, s'exprima ainsi : « Le capitaine du vaisseau le *Tigre* a rivalisé avec les héros de la Grèce et

de Rome; il a été pris, mais couvert de gloire et de blessures. » Promu contre-amiral le 12 avril 1798, Bedout fut nommé chevalier de la Légion d'honneur le 1er décembre 1803 et commandant de l'ordre le 30 juin 1804. En 1809, l'Empereur, qui connaissait sa droiture et son énergie, le chargea de présider le conseil de guerre assemblé à Rochefort pour juger les quatre capitaines de vaisseau incriminés à l'occasion de l'affaire des brûlots. Admis à la retraite, en 1816, il est mort à Bataillé (Gironde) le 7 avril 1818.

(*Fastes de la Légion d'honneur. — Jury militaire et conseil martial tenus à Lorient, au sujet des combats des* 29 *prairial et* 5 *messidor an III*).

**BÉGON** (Michel), — intendant de la marine à Rochefort, né à Blois en 1638, d'une des premières familles bourgeoises du pays, s'adonna à l'étude du droit et obtint en 1662 la charge de garde des sceaux du présidial de Blois; en 1667, celle de président au même siége. Dix ans plus tard, Seignelay, qui était allié à sa famille, le fit entrer dans l'administration de la marine où il servit d'abord en qualité de commissaire général, à Toulon, puis à Brest. En 1681, il passa à l'intendance du Havre. Nommé en 1683 intendant des îles françaises en Amérique, il les parcourut pendant trois ans, et y affermit, par de sages règlements, la religion et la police. En 1685, il fut fait intendant des galères et fortifications de Marseille; l'année suivante, conseiller d'honneur au parlement de Provence. En 1688, il passa à l'intendance de Rochefort. Enfin, en 1694, la Rochelle ayant été érigée en généralité, il en fut le premier intendant et conserva ces deux places jusqu'à sa mort, arrivée à Rochefort le 14 mars 1710. Lorsqu'il fut nommé à Rochefort, cette ville, commencée en 1665, ne faisait que de naître. Il consacra vingt-deux années de sa vie à la rendre digne du rang auquel voulait l'élever Louis XIV, et la reconnaissance de

ses concitoyens a inscrit sur son tombeau, placé dans un caveau de l'église paroissiale : *Nascentem hanc urbem ligneam invenit, lapideam reliquit. — Il a trouvé cette ville de bois, il l'a laissée de pierre.* Ses ossements furent dispersés en 1793, ainsi que ceux de sa fille Mme de la Galissonière. Retrouvés en 1839, ils ont été de nouveau transportés dans le caveau primitif. Homme de lettres et de goût, il avait fait graver les portraits des personnages les plus célèbres du XVIIe siècle, et c'est avec les mémoires qu'il rassembla sur leur vie que Perrault a composé l'*Histoire des hommes illustres de France*. C'est encore à lui qu'on est redevable des découvertes qui ont été faites de son temps parmi les plantes de nos colonies d'Amérique, et le Minime Ch. Plumier a donné, à un genre de plantes exotiques, le nom de *Begonia*.

**BELLOT** (Joseph-René), — lieutenant de vaisseau, né à Paris le 18 mars 1826, d'un maréchal-ferrant, fut élevé à Rochefort. Admis à 15 ans et demi à l'École navale, il en sortit dans les premiers rangs, embarqua d'abord sur le *Suffren* et le *Friedland*, puis sur la corvette le *Berceau*, gagna la croix de la Légion d'honneur dans l'expédition dirigée contre Tamatave en 1845, passa de là sur la *Belle-Poule*, devint enseigne en 1847, et après un court embarquement sur la *Pandore*, fit la campagne de la *Triomphante* qui appareilla en 1848 pour la Plata et l'Océanie. De retour en France en 1850, il obtint du ministre, l'année suivante, l'autorisation de faire partie de la troisième expédition qui se préparait en Angleterre pour aller à la recherche de Franklin. Second du capitaine Kennedy, commandant du *Prince-Albert*, bâtiment à voiles, frété par lady Franklin, Bellot partit en 1851 d'Aberdeen en Écosse. Le 12 juillet, il arrivait à Uppernawik; le 24 août, il était à la baie Pond, et peu après, il entrait dans le détroit de Lancastre;

mais les glaces accumulées dans celui de Barrow forcèrent l'expédition à rétrograder dans la passe du Prince-Régent, où l'on se heurta contre une autre barrière qui emprisonna le navire pendant plus d'un an. Durant cette longue réclusion, des excursions furent tentées à travers les terres et les bras de mer, sans amener d'autre résultat que la découverte d'un détroit qui sépare le North-Sommerset de la presqu'île Boothia et qui reçut de l'amirauté anglaise le nom de *Bellot-Strait.* Bellot a donné lui-même un récit de son exploration qui a été reproduit dans les *Annales maritimes de* 1853. Ce ne fut que le 6 août 1852 que le commandant Kennedy après avoir, à l'aide de la scie, pratiqué une ouverture dans la glace, put regagner l'Angleterre. L'année suivante, Bellot qui avait été nommé lieutenant de vaisseau pendant sa première expédition, repartit sur le brick le *Phœnix,* commandé par Inglefield, qui avait mission de rejoindre l'escadre du détroit de Barrow, sous les ordres des capitaines Belcher et Kellet. C'est ce navire qui, en revenant à Londres, a annoncé tout à la fois la découverte du passage dit du Nord-Ouest par le commandant Mac-Clure et la mort du brave lieutenant Bellot. S'étant chargé de faire parvenir au commandant Belcher les dépêches de l'amirauté au travers des glaces, des courants et des tempêtes du canal Wellington, Bellot partit le 12 août 1853 de l'île Beechey avec un traîneau et quatre hommes dans la direction du nord. Arrivé à la limite des glaces, il fut entraîné par une brusque débâcle, et disparut dans le détroit par 75° de lat. N., et 95° environ de long. O., ne laissant après lui d'autre trace que son bâton de voyage. La ville de Rochefort lui a érigé une statue. Les Anglais, de leur côté, ont élevé en son honneur un obélisque en granit qui décore le quai de l'hôtel des Invalides de la marine à Greenwich. Son nom a été donné à une pointe voisine du cap Walker et

à un autre cap de la mer polaire par 82° de lat. N. Il a été publié : *Journal d'un voyage aux mers polaires*, etc., par J. Bellot; *précédé d'une notice sur sa vie et ses travaux*, par M. Julien Lemer. Paris, Perrotin, 1854, in-8.

**BERGERET** (Jacques), — vice-amiral, pair de France, sénateur, naquit, le 15 mai 1771, à Bayonne; s'embarqua, à 12 ans, comme mousse, sur un navire de sa ville natale à destination de Pondichéry; entra, l'année suivante, dans la marine de l'État comme volontaire; fit une campagne d'exploration dans la mer Rouge; navigua ensuite au commerce de 1786 à 1792, puis revint dans la marine royale, en qualité d'enseigne entretenu de l'*Andromaque*, capitaine Renaudin qui, à la suite d'un combat glorieusement soutenu contre 4 bâtiments espagnols, le proposa pour le grade de lieutenant. Il ne l'obtint cependant qu'après un nouveau combat livré par la frégate l'*Unité* au bâtiment anglais l'*Alerte*. Appelé, peu de temps après (1795), au commandement de la *Virginie*, faisant partie de la flotte de l'Océan, aux ordres du vice-amiral Villaret-Joyeuse, il sortit avec cette flotte pour débloquer Belle-Ile qu'entourait le vice-amiral Cornwalis. A la vue de l'ennemi supérieur en nombre, l'Anglais prit chasse. Bergeret, se portant audacieusement à l'avant-garde, attaqua le *Mars* qu'il canonna à outrance. Malgré la supériorité de son échantillon, ce vaisseau eût été pris si Cornwalis n'était parvenu à lui donner la remorque. Sept jours après, les Français se trouvèrent aux prises avec la flotte de la Manche. Dans cette nouvelle rencontre, le commandant de la *Virginie* déploya la même intrépidité que dans la journée du 16 juin. Il donna la remorque au vaisseau le *Formidable*, et couvrit la frégate amirale contre laquelle était dirigé le feu de plusieurs vaisseaux ennemis. Nommé capitaine de vaisseau en 1796, c'est-à-dire à 25 ans, Bergeret, qui avait obtenu de conserver sa frégate, fut rencontré, près du

cap Lizard, par une division anglaise. Après avoir inutilement essayé de prendre chasse, quatre heures durant, il se décida à accepter la lutte. Dans un engagement, bord à bord, de près de deux heures, il était parvenu à mettre hors de combat l'*Indéfatigable*, vaisseau rasé de 50 canons, quand plusieurs frégates, arrivant au secours du commodore Pellew, changèrent le triomphe des Français en défaite. Obligée de céder au nombre, criblée de boulets, la *Virginie* finit par se rendre. Le combat avait duré quinze heures. A quelque temps de là, Bergeret fut envoyé en France, sur parole, pour être échangé contre Sidney Smith, le hardi commodore qui, après avoir essayé inutilement d'incendier le Havre, avait été pris à l'embouchure de la Seine; n'ayant pu réussir dans sa mission, il alla reprendre sa captivité. M. Léon Guérin dit que Linois, à qui l'on attribua ce beau trait, l'a généreusement prié de le restituer à qui de droit. Deux ans plus tard, Sidney Smith étant parvenu à s'évader, le gouvernement anglais rendit à Bergeret la liberté sans conditions. En 1799 il fit, sur le *Dix-Août*, la belle campagne de Bruix, dans la Méditerranée. Après la paix d'Amiens, il navigua au commerce; mais, dès la reprise des hostilités, il vint se mettre à la disposition du général Decaen, commandant des établissements français dans l'Inde. Après avoir capturé plusieurs navires dans le golfe du Bengale, le trois-mâts la *Psyché*, qu'il commandait, rencontra, en février 1802, une frégate anglaise de premier rang, le *San-Fiorenzo*, naguère enlevée aux Espagnols. Dans un premier engagement, la *Psyché*, malgré deux incendies qui éclatèrent à bord, parvint à mettre son ennemi en fuite; mais celui-ci s'étant réparé, Bergeret, hors d'état de continuer la lutte, se rendit après avoir stipulé que son équipage serait transporté sur le sol français, capitulation unique jusqu'alors dans les fastes maritimes, dit M. Chassériau. Bientôt rendu à

la liberté, Bergeret fut chargé, en 1809, de remplacer, à Rochefort, le contre-amiral L'Hermitte ; mais, n'ayant que des équipages incomplets et hors d'état de prendre la mer, il refusa d'appareiller pour seconder le contre-amiral Willaumez, sorti de Brest avec l'intention de surprendre l'escadre anglaise en croisière devant Rochefort. De là sa disgrâce qui dura jusqu'à la fin de l'Empire. Après avoir rempli plusieurs missions importantes sous la Restauration, il fut promu, en 1819, au grade de contre-amiral, et, à deux reprises, en 1822 et en 1826, il commanda la station des Antilles. Vice-amiral en 1831, préfet maritime à Brest, l'année suivante, Bergeret ne reprit plus la mer. Admis dans le corps de réserve, en vertu de la loi de 1841 et élevé à la dignité de pair de France, il reçut le grand cordon de la Légion d'honneur en 1847. Le cadre de réserve ayant été supprimé en 1848, il dut prendre sa retraite; mais Napoléon III le releva de cette position, d'abord en l'appelant au Sénat, puis en rétablissant, en 1853, la seconde section du cadre de l'état-major général. Bergeret est mort à Paris, le 29 août 1857, sans laisser d'enfants. Son portrait en pied est au musée historique de Versailles et son tombeau à Brest, où il avait demandé que ses restes fussent transportés.

(*Notice sur le vice-amiral Bergeret*, etc., *par M. Chassériau.* Paris, F. Didot frères, etc., 1858, 70 pp. in-8).

**BEZOUT** (Étienne),—mathématicien et examinateur de la marine, né le 31 mars 1730, à Nemours (Seine-et-Marne), était doué de remarquables dispositions pour les mathématiques, et s'ouvrit, en 1758, les portes de l'Académie des sciences par deux mémoires sur le calcul intégral. Ses goûts l'auraient porté à embrasser les généralités du calcul, genre d'études qui conduit à la gloire ; mais, père de famille et sans fortune, il dut accepter, en 1763, la place d'examinateur des gardes de la marine, et ce fut à l'invitation de Choiseul qu'il publia, de

1764 à 1767, son *Cours de mathématiques*, à l'usage des gardes du pavillon et de la marine. Nommé, en 1768, à la mort de Camus, examinateur pour l'artillerie, il composa aussi un cours de mathématiques à l'usage de ce corps. Ces deux ouvrages, fondus plus tard en un seul, ont acquis à leur auteur une grande popularité. En 1779, Bezout donna sa *Théorie générale des équations algébriques*. Il cultivait aussi avec succès les sciences physiques, et c'est lui qui a fait connaître les grès cristallisés de Fontainebleau. Des fatigues occasionnées par des travaux trop prolongés hâtèrent sa mort qui eut lieu à Paris, le 27 septembre 1783. Mathématicien élémentaire, Bezout, pour se mettre à la portée des jeunes gens, négligea souvent les démonstrations rigoureuses.

**BILLARD** (Étienne), — chirurgien en chef de la marine, né le 31 mars 1730, à Vrigny, près d'Orléans, d'un chirurgien sans fortune et chargé de famille, se fit admettre, en 1747 aux hôpitaux maritimes de Brest en qualité d'aide chirurgien; devint chirurgien de troisième classe en 1749, de seconde en 1750; embarqua sur le vaisseau l'*Hercule*, commandé par M. de Guébriant, puis sur l'*Illustre*, commandé successivement par Du Bois de la Motte et Kersaint; remplit les fonctions de chirurgien-major sur l'*Actif*, le *Lys*, l'*Entreprenant*; enfin fut pourvu du brevet de chirurgien-major sur le *Magnifique*, commandé par Morogues. Échappé à la déroute du 20 novembre 1759, Billard, après un voyage à Paris, fut embarqué sur le *Courageux*, commandant Dugué-Lambert, qui fut pris, en 1761, à la hauteur de Vigo, à la suite d'un combat contre le vaisseau anglais la *Bellone*. Attaché, en 1762, comme chirurgien-major, à la brigade d'artillerie commandée par Morogues, il composa ensuite plusieurs mémoires qui lui valurent son admission à l'Académie royale de chirurgie et une médaille d'or décernée par cette compagnie. Au début de la guerre d'Amérique, on le chargea de diriger

le service des hôpitaux supplémentaires établis à Brest. A l'issue de cette guerre, il contribua efficacement à compléter l'organisation de l'école de médecine navale au port de Brest, et dans un voyage qu'il fit à Paris, en 1784, il se lia avec le fameux Mesmer dont il devint le disciple. Il continuait en même temps ses études médicales. Son ouvrage capital *Réflexions et observations sur l'anévrisme*, qu'il présenta, en 1789, à l'Académie royale de la marine, motiva son admission comme membre adjoint de cette société dont il devint membre ordinaire en 1791. Vers la même époque il réclama l'égalité de droits entre les médecins et les chirurgiens de la marine dans les deux écrits intitulés : *Principes de réclamations pour les chirurgiens de la marine*, 13 pp. in-4°, et *Observations sur le mémoire des médecins des départements*. Rennes, R. Vatar fils, 41 pp. in-4°. Deux ans plus tard, tous les services publics étant désorganisés, Billard eut à lutter contre un de ses subordonnés, Palis, qui l'avait dénoncé et fait arrêter comme conspirateur. Il ne fallut rien moins que la considération dont il était entouré pour le faire échapper au tribunal révolutionnaire dont Palis était devenu membre. Billard est mort à Brest, le 2 février 1808, chevalier de la Légion d'honneur. Il est le premier qui ait proposé et pratiqué, au mois de vendémiaire an XII, la gastrotomie pour arrêter les vomissements occasionnés par la pression de l'appendice xiphoide sur l'estomac.

(*Notice sur feu Étienne Billard*, etc., *par P. L. Delaporte*. Brest, R. Malassis, 1808, 19 pp. in-4°. — *Discours*, etc., *de M. L. M. Foullioy, etc.* Brest, 1828, 21 pp. in-4°.)

**BISSON** (Hippolyte-Magloire), — lieutenant de vaisseau, le d'*Assas de la marine française*, naquit le 3 février 1769, à Guémené (Morbihan), d'un industriel aisé ; perdit sa mère en naissant, s'enrôla en 1811, comme mousse, sur la goëlette la *Vedette*, employée à la protection des convois, puis em-

barqua, comme élève, sur le *Tourville*, vaisseau-école de Brest; en sortit en 1816 et obtint, en 1821, le grade d'enseigne. Il s'est immortalisé par son dévouement héroïque dans la guerre de l'Indépendance grecque. Pendant que le sang français, anglais et russe coulait pour la cause des Hellènes, de nombreux pirates de cette nation écumaient les mers de l'Archipel. La *Lamproie*, gabarre commandée par le lieutenant de vaisseau Ferdinand Hamelin, ayant capturé, dans les eaux d'Alexandrette, en Syrie, le brick grec le *Panayoti*, Bisson, alors officier de la *Magicienne*, fut chargé du commandement de cette prise. Forcé par le mauvais temps de relâcher dans l'île de Stampalie, une des Sporades, il y fut assailli par deux grands *misticks*, espèce de chasse-marée en usage dans le Levant. Déjà blessé, et se voyant dans l'impossibilité de défendre, avec ses quinze hommes, son bâtiment envahi par une centaine de forbans, il se fit sauter (6 novembre 1827). Son pilote Trémintin, qui refusa d'abandonner le navire, échappa cependant à la mort, fut décoré et élevé au rang d'officier. Enseigne depuis 1828, il est mort à l'île de Batz, en 1862, à l'âge de 84 ans. Quant à Bisson, les villes de Guémené et de Lorient lui ont érigé, chacune, une colonne surmontée d'une statue. Son nom a été donné en outre à un aviso à roues de la marine impériale.

(*Biographie bretonne.*)

**BLANQUET DU CHAYLA** (Armand-Simon-Marie de), — vice-amiral honoraire, né le 9 mai 1759, à Marvejols (Lozère), d'une ancienne famille du Languedoc, fut admis, à 16 ans, dans la marine, comme aspirant-garde; devint garde en 1777; enseigne en 1778, au début de la guerre d'Amérique; participa à la bataille de Newport, sous Estaing, et fut fait prisonnier sur le brick le *Stanley*, par le vaisseau le *Culloden*. Échangé en 1780, il assista aux com-

bats de la Martinique, de la Chesapeake, de Saint-Christophe et des Saintes, sous le comte de Grasse, et fut blessé dans cette dernière affaire. Après la paix de 1783, il servit, en qualité de lieutenant de vaisseau, dans les escadres d'évolutions de la Manche, de la mer du Nord et de la Méditerranée. En 1789, à Toulon, il réprima énergiquement l'esprit de désordre qui animait les équipages. Resté à son poste malgré les troubles révolutionnaires, il fut nommé capitaine de vaisseau en 1792, et choisi pour capitaine de pavillon par le contre-amiral Truguet commandant l'escadre de la Méditerranée. C'est en cette qualité qu'il fit l'expédition de Sardaigne, sur le vaisseau le *Tonnant*. Dans cette campagne, ayant été envoyé en parlementaire à la ville d'Oneille, il fut accueilli sur la plage par une fusillade qui lui tua ou blessa presque toute son escorte, lui compris, ce qui fut cause du bombardement de cette ville. Inscrit sur la liste des émigrés, en 1793, bien que retiré dans ses terres, et destitué par mesure de sûreté générale, il ne fut réintégré dans son grade de capitaine de vaisseau qu'après la chute de Robespierre. Promu contre-amiral (septembre 1795), par son ami Truguet, ministre de la marine, il commanda une division de l'armée navale de Brest aux ordres de Morard de Galle. Nommé ensuite, par le Directoire, inspecteur des côtes de la Méditerranée et membre de la commission d'armement de la flotte d'Égypte, il reçut le commandement de la seconde division de l'armée navale, et fut détaché avec une partie de cette armée pour diriger l'attaque contre Malte. Après le débarquement de Bonaparte, Brueys ayant convoqué plusieurs conseils pour l'aider à déterminer la position à prendre quand l'ennemi paraîtrait, Blanquet du Chayla, comme Du Petit-Thouars, émit constamment l'opinion qu'aussitôt l'ennemi aperçu, il fallait mettre à la voile et aller à sa rencontre. L'opi-

nion contraire prévalut. Blanquet du Chayla, qui avait demandé que son vaisseau, le *Franklin*, fût le matelot d'avant de l'amiral, se comporta avec la plus grande valeur, et grièvement blessé, ainsi que son capitaine de pavillon Gillet, il n'amena qu'après cinq heures de combat. Renvoyé en France sur parole, il y apprit que sa conduite avait été calomniée dans un ordre du jour de Bonaparte. Il réclama immédiatement au nom de la vérité et de son honneur outragé. Toutefois, malgré les rapports favorables du contre-amiral Ganteaume et du capitaine Barré, rapports confirmés par celui que le ministre Bruix fit au Directoire, il ne put obtenir que la reconnaissance, mais non la réparation de l'erreur dont il avait été victime. Aussi, en 1803, quoiqu'il n'eût que 44 ans, demanda-t-il sa retraite. A Sainte-Hélène seulement, l'Empereur, désabusé de bien des préventions, lui rendit justice, réparation tardive pour une carrière brisée si prématurément. Nommé vice-amiral honoraire en 1816, il est mort à Versailles, le 29 avril 1826. Il était chevalier de Saint-Louis et officier de la Légion d'honneur. En 1855, Napoléon III, réparant la fatale erreur de son oncle, a décidé que le nom de *Du Chayla* serait donné à un bâtiment de la marine impériale. C'est une corvette à hélice et à batteries, de 16 canons.

(*Notice sur le vice-amiral Blanquet du Chayla*, (*s. n.*). Paris, Guiraudet et Jouaust, 1852, 30 pp. grand in-8.)

**BLOSSEVILLE** (Jules-Alphonse-René PORET de), — lieutenant de vaisseau, navigateur et géographe, naquit à Rouen, le 29 juillet 1802, d'une famille parlementaire; débuta, en 1818, en qualité de volontaire, par un voyage de sept mois à bord du brick le *Railleur* qui avait pour mission de visiter Cayenne et la Martinique; navigua ensuite comme élève sur les côtes du Brésil, de l'Amérique du Nord et aux Antilles; fit partie, en 1812, de l'expédition scientifique de la *Coquille*,

sous les ordres de Duperrey, qui donna le nom de *Blosseville* à une petite île de la côte papouasienne et à trois autres points de l'Océanie; devint enseigne pendant la campagne; commanda, en 1826, le sloop l'*Espérance*, destiné à sonder l'embouchure de la Seine et la côte depuis Cherbourg jusqu'à Dieppe; enfin, embarqua, en 1827, sur la gabare la *Chevrette*, commandant Fabré, pour explorer les mers de l'Inde et de la Chine. Lieutenant de vaisseau, le 31 décembre 1828, il assista, sur l'*Alacrity*, au débarquement de Torre-Chica, mais, presque aussitôt, il fut envoyé dans le Levant. C'est en 1833 qu'il partit pour son dernier voyage. Il avait reçu le commandement de la canonnière-brick la *Lilloise*, et on l'avait chargé, indépendamment de la mission de protéger les pêcheurs français sur la côte d'Islande, de faire des opérations magnétiques dans les mers arctiques. Il partit de Rochefort le 9 juin, et, après avoir relâché successivement à Dieppe et à Dunkerque, il arriva, le 7 juillet, dans la baie du Nord, sur la côte orientale de l'Islande, y fit de l'eau et reprit sa route vers les glaces où il se trouva engagé, trois jours après, par un temps brumeux. Le 10 juillet, il découvrit la terre du Groënland, bien plus loin que le navigateur anglais Scoresby, par 68° 34 de latitude, et la remonta jusqu'au 68° 55. Arrêté par les glaces, il revint en Islande. Le 5 août, en repartant de Vapna-Fiord, il envoya au capitaine Duperrey des observations magnétiques, et écrivit à son frère, l'éminent publiciste et littérateur. Depuis cette époque, on n'a plus eu de ses nouvelles. Les expéditions ordonnées par le gouvernement, qui envoya successivement, pour s'enquérir de son sort, la *Bordelaise*, capitaine Dutaillis, et, à deux reprises, la *Recherche*, capitaine Tréhouart, n'ont abouti à aucun résultat. Une caisse trouvée en mer par des Islandais, et contenant des cartes marines, fait présumer que la *Lilloise* aura été prise et bri-

sée par les glaces. On a de Blosseville de nombreux mémoires insérés dans les *Annales maritimes et coloniales,* plusieurs articles dans la *Revue des Deux-Mondes*, et des notices dans le *Supplément de la Biographie universelle.* Il était membre de la société géographique de Paris. M. Quérard, dans sa notice sur Blosseville, a réclamé ce nom pour un bâtiment de l'État.

(*La France littéraire*, par M. Quérard. — *Supplément au même recueil.* — *Jules de Blosseville,* par E. de Blosseville. Évreux, 1854, 193 pp. in-8.)

**BOMPARD** (Jean-Baptiste-François), — chef de division, naquit à Lorient, le 12 juillet 1757, d'une famille originaire du Languedoc ; embarqua sur des corsaires pendant toute la guerre de l'Indépendance américaine ; donna de fréquentes preuves de son courage, et passa, en 1787, comme sous-lieutenant de vaisseau, dans la marine royale. Capitaine de vaisseau en 1793, il commandait la frégate de 36 l'*Embuscade,* lorsqu'à la suite d'une croisière pendant laquelle il avait capturé une soixantaine de navires anglais, il aperçut, à quelques milles de Long-Island, sous pavillon français, un navire qui n'était autre que le *Boston,* frégate anglaise de 32. La prenant pour la *Concorde,* il lui envoya une embarcation avec un officier qui fut fait prisonnier ainsi que tout son armement. Ayant reconnu son erreur, Bompard engagea le combat, maltraita le *Boston* qu'il poursuivit sans l'atteindre, mais dont le commandant fut tué, et rentra victorieux à New-York, dont les habitants lui offrirent une médaille commémorative de son succès. Nommé peu de temps après au commandement du *Jupiter*, et chargé d'aller reprendre les îles de Saint-Pierre et de Miquelon, il ne put accomplir sa mission, à cause de l'insurrection de son équipage qui le força de revenir en France. A la journée du 10 prairial au II, il commandait le *Montagnard* qui, tenant la tête de la

ligne, ouvrit le feu. Désemparé par plusieurs navires qui s'attachaient à lui, il fut retiré du champ de bataille par la frégate la *Seine*, et, séparé du reste de l'armée par une brume épaisse, il ne put prendre part aux combats des jours suivants, mais gagna le rendez-vous indiqué par ses instructions. Jeté en prison, à son retour à Brest, il n'en sortit qu'après la chute de Robespierre. Nommé chef de division en 1796, il fut chargé de débarquer 3,000 hommes en Irlande. Le 12 octobre, la division française, composée de 1 vaisseau, 8 frégates et une goëlette, se trouva aux prises avec l'escadre du commodore Warren, forte de 3 vaisseaux et de 5 frégates. Attaqué par 4 bâtiments ennemis, le *Hoche*, que commandait Bompard, combattit pendant près de quatre heures, sans être, pour ainsi dire, secouru par ses frégates, si ce n'est par la *Loire*, et ne se rendit que quand il n'y eut plus de place au poste des blessés pour les recevoir. Échangé bientôt sur parole, Bompard, à son retour en France, fut acquitté par le conseil de guerre et exerça encore deux commandements. Mais son opposition au gouvernement impérial fut cause qu'il cessa d'être employé et qu'il fût mis à la retraite, sur sa demande, en 1801. Son domicile n'en fut pas moins pillé en 1815 par des forcenés qui voulurent le massacrer comme bonapartiste. Il est mort, le 6 mars 1842, dans son domaine de Brisquet, à Bagnols, département du Gard. Il était, depuis 1833, commandeur de la Légion d'honneur.

(*Biographie bretonne.*)

**BONNEFOUX** (Pierre-Marie-Joseph de), — capitaine de vaisseau, naquit, le 22 avril 1782, à Béziers, d'un lieutenant-colonel au régiment de Vermandois. En 1795 et 1796, il embarqua novice, à 18 francs, sur l'*Invincible*, en 1798 sur le lougre la *Fouine;* subit, l'année suivante, des examens brillants à la suite desquels il fut nommé aspirant

de première classe, et embarqua sur le vaisseau le *Jean-Bart* qui fit la belle campagne de Bruix, dans la Méditerranée. Il passa, en 1800, sur la corvette la *Société*, qui soutint avec bonheur, devant Concarneau, un combat contre 2 frégates anglaises, puis sur le *Dix-Août*, qui fit partie d'une seconde expédition de ravitaillement de l'armée d'Égypte. Après avoir été employé au siége des forts de l'île d'Elbe, Bonnefoux prit part au combat entre le *Dix-Août* et le vaisseau anglais le *Swiftsure*, dans les eaux de Malte, où ce vaisseau fut pris. Il s'y attira l'attention spéciale du commandant Le Gouardun et fut nommé enseigne de vaisseau en 1802. Il embarqua, l'année suivante, sur la *Belle-Poule*, faisant partie de la division Linois, participa au combat de cette frégate contre le vaisseau de 74 le *Bleinheim*, et fut fait prisonnier dans la lutte contre l'amiral anglais Borlase Warren, où le *Marengo* et la *Belle-Poule* amenèrent leur pavillon. Pendant sa captivité sur le *Courageux*, Bonnefoux apprit la clef de la télégraphie anglaise et en transmit la description en France. Envoyé d'abord dans un cautionnement, puis condamné aux pontons, il parvint, après plusieurs tentatives inutiles, à s'évader vers la fin de 1811. Il avait été fait lieutenant de vaisseau la même année; mais, s'étant imposé lui-même l'obligation de n'accepter aucun service actif pendant la durée de la guerre, il servit jusqu'en 1814 auprès de son cousin, préfet maritime à Rochefort. S'étant tenu à l'écart pendant les Cent-jours, il fut attaché, en 1816, comme chef de brigade, à la compagnie des élèves de la marine, puis il commanda la goëlette la *Provençale* et la station de la Guyane dont il leva les côtes. Chevalier de Saint-Louis depuis 1818, il reçut la croix de la Légion d'honneur à son retour de Cayenne. Devenu capitaine de frégate en 1824, il fut nommé, peu après, sous-gouverneur du collége d'Angoulême. En 1830, il commanda l'école préparatoire, et, de

1835 à 1839, l'*Orion*, avec le grade de capitaine de vaisseau. Dans l'intervalle de ses commandements d'école, il exerça, à deux reprises, les fonctions d'examinateur des capitaines au long cours. Les pontons lui avaient suggéré l'idée d'une *Grammaire anglaise* à l'usage des prisonniers; son commandement de la compagnie des élèves avait valu à la marine les *Séances nautiques*; les examens des capitaines au long cours produisirent le *Dictionnaire de marine à voiles* qu'il publia simultanément avec celui de la marine à vapeur, composé par son gendre, M. Pâris, aujourd'hui vice-amiral. Après avoir, en 1840, commandé l'*Érigone*, il prit place au conseil des travaux de la marine. Atteint dans ce poste par la retraite, il fut attaché au dépôt des cartes et plans dont l'éloigna la loi rendue, en 1848, sur le cumul. Il écrivit alors pour les *Nouvelles annales de la marine* un grand nombre d'articles dont le plus important est la *Vie de Christophe Colomb*, formant 1 volume in-8. Il est mort, à Paris, le 14 décembre 1855, laissant inachevé le *Catéchisme de l'homme de mer*, qui devait servir de pendant au *Catéchisme du mécanicien* de l'amiral Pâris. — Son cousin, *Casimir-François*, né à Marmande en 1761, capitaine de vaisseau en 1793, baron en 1811, mort en 1838, commandait la marine à Rochefort, lorsque Napoléon se rendit à bord du *Bellérophon*.

(*Documents particuliers.*)

**BONREPAUS** (François d'USSON, chevalier de), — marquis de Bonnac, intendant général de la marine et des armées navales, originaire du Languedoc, naquit vers le milieu du dix-septième siècle. Il entra dans la marine militaire en 1671, comme sous-lieutenant de galère. En 1676, il acheta un office de commissaire général de la marine et fut chargé de la visite des provinces maritimes du royaume pour y former l'établissement des classes. Trois ans plus tard, on créa pour lui le grade d'intendant général de la marine

et des armées navales, avec rang de lieutenant général, et c'est en cette qualité qu'il assista au bombardement de Gênes, en 1684. L'année suivante, Louis XIV le nomma lecteur de sa chambre, et, de 1685 à 1688, lui conféra plusieurs missions extraordinaires en Angleterre. Après avoir travaillé au Code des armées navales de 1689, dont il fut le principal rédacteur, il reprit ses fonctions sur la flotte de la Manche, et les continua jusqu'en 1693, époque où il fut envoyé comme ambassadeur extraordinaire en Danemark. En 1697, accrédité en cette qualité auprès des états généraux de Hollande, il ne rentra en France qu'en 1699. Il reçut alors le titre de chevalier d'honneur au parlement de Toulouse. Lors de l'avénement de Louis XV, le Régent l'appela au conseil de marine, sur les délibérations duquel il exerça une grande influence jusqu'à sa mort, arrivée le 12 août 1719.

(*Notes de M. le commissaire général Guichon de Grandpont.*)

**BORDA** (Jean-Charles, chevalier de), capitaine de vaisseau et mathématicien, naquit à Dax, le 4 mai 1733, fit d'excellentes études au collége de La Flèche, et entra fort jeune dans le génie militaire. En 1756, il lut, à l'Académie des sciences, un *Mémoire sur le mouvement des projectiles*, qui lui valut le titre de membre associé. L'année suivante, il assista, en qualité d'aide de camp du maréchal de Maillebois, à la bataille d'Hastembeck. Il tourna ensuite ses vues vers l'art nautique, et publia plusieurs mémoires : *Sur la résistance des fluides*; *Sur la meilleure forme à donner aux vannes des roues hydrauliques et aux roues elles-mêmes*; *Sur la théorie des projectiles*; enfin, *Sur le calcul des variations*. Ces travaux le firent distinguer par M. de Praslin qui l'attacha au service de la marine en 1767, comme lieutenant de port surnuméraire, aux appointements de 1800 livres. Quatre ans plus tard, avec Pingré et Verdun de la Crenne, Borda embarqua, en qualité de commissaire de l'Académie, sur la

frégate la *Flore* pour faire l'essai des montres marines de Berthoud. En 1774 et 1775, il visita les Açores, les îles du Cap-Vert et la côte d'Afrique, voyage qui lui valut le grade de lieutenant de vaisseau. L'année suivante, nommé chevalier de Saint-Louis et chargé du commandement de la corvette la *Boussole*, avec mission de déterminer la position exacte des Canaries, il y rencontra Cook qui allait, sur la *Résolution*, faire son troisième voyage autour du monde. Les deux savants firent de concert, à Ténériffe, les observations nécessaires à la rectification de leurs cartes marines ; Borda donna en outre à Cook les indications qui devaient lui faire retrouver la terre récemment découverte par Kerguelen. Enfin, relativement à sa mission, Borda substitua aux méthodes usitées avant lui le procédé plus sûr des relèvements astronomiques obtenus par des instruments à réflexion. C'est à ce voyage qu'on doit la belle *Carte des Canaries*. En 1777, il fit exécuter son fameux *cercle à réflexion,* dont un astronome anglais, Tobie Mayer, avait eu la première idée, mais qu'il s'appropria en le perfectionnant. Il fit construire, sur les mêmes principes, pour les observations terrestres, des *cercles répétiteurs* dont l'usage est, aujourd'hui, devenu général. Enfin, il réforma les pompes des vaisseaux, et fit adopter l'usage de donner une même forme à tous les bâtiments de même rang. Pendant la guerre d'Amérique, il servit sous le comte d'Estaing en qualité de major de l'armée navale. Capitaine de vaisseau depuis 1779, il commanda le *Guerrier* en 1781, et fut chargé, l'année suivante, d'escorter, avec le *Solitaire*, de 74, un corps de troupes envoyé à la Martinique. Sa mission accomplie, il établit croisière. Attaqué par une escadre ennemie, il soutint un long combat et ne se rendit qu'après une défense héroïque. Les Anglais le traitèrent avec distinction et le renvoyèrent dans sa patrie sur parole. En 1784, il devint inspecteur des cons-

tructions. Lorsque l'Assemblée constituante décida l'établissement d'un nouveau système de poids et mesures, Borda fut chargé, avec Delambre et Méchain, de la détermination de l'arc du méridien qui devait servir à fixer le mètre; et c'est lui qui, dans cette immense opération, dirigea les principales expériences de physique avec des instruments la plupart inventés par lui. Il est mort à Paris, le 20 février 1799. Indépendamment des ouvrages déjà cités, on a de ce savant : *Relation (avec Verdun de la Crenne et Pingré) du voyage de la* FLORE *en 1771 et 1772*; la *Description et l'usage du cercle de réflexion* et des *Tables de logarithmes*, revues, augmentées et publiées par Delambre. Le nom de *Borda*, depuis 1840, est resté attaché au vaisseau-école, pépinière des officiers de la flotte.

(Biot, *Notice dans les Mémoires de l'Académie des sciences*, t. IV, p. 89.)

**BORY** (GABRIEL DE), — chef d'escadre et astronome, né à Paris, le 11 mars 1720, entra, en 1741, dans les gardes de la marine, et se fit bientôt connaître dans le monde savant par une *Description de l'octant à réflexion* de l'Anglais Hadley; fut chargé, en 1751, de déterminer la position exacte des caps Finistère et Ortegal; alla, en 1753, sur la *Comète*, commandée par M. de Chézac, observer le passage de Mercure sur le soleil et déterminer la position des points principaux de la côte du Portugal et de Madère. Nommé, en 1761, gouverneur de Saint-Domingue et des îles Sous-le-Vent, il y signala sa trop courte administration par des améliorations apportées au *Code noir*. Rappelé, en 1762, il fut nommé, en 1765, membre associé de l'Académie des sciences, en 1769, membre ordinaire de l'Académie royale de la marine, entra à l'Institut en 1798, et mourut à Paris, le 8 octobre 1801. On a de ce savant, indépendamment des travaux déjà cités et de divers mémoires adressés à l'Académie de la marine : *Mémoires*

(*onze*) *sur l'administration de la marine et des colonies*, etc. Paris, 1787, in-8. — *Mémoire sur la possibilité d'agrandir Paris sans en reculer les limites*. Paris, 1787, in-8.

(*Mémoires de l'Académie des sciences*, 1760, 1768, 1772. — *Bibliographie astronomique de Lalande*. — *Histoire de l'astronomie au dix-huitième siècle*, par Delambre.)

**BOUCHER** (Mathurin-François), — ingénieur et inspecteur général des ports, naquit à Nantes, d'un charpentier, le 22 novembre 1778, entra à l'École polytechnique à l'âge de 16 ans, c'est-à-dire l'année de sa création, et, trois ans plus tard, fut admis dans le corps des ingénieurs géographes qu'il abandonna presque aussitôt pour entrer dans le génie maritime. Attaché, comme élève ingénieur, à l'expédition d'Égypte, il rendit d'éminents services, en organisant les constructions ainsi que les radoubs et en ravitaillant, après Aboukir, les débris de notre marine. Aussi arriva-t-il bientôt à la première classe de son grade. Revenu en France en 1801, il fut successivement employé dans différents ports et chargé de plusieurs missions dont la principale eut pour objet de recueillir, en Hollande, des renseignements sur le mode de construction et d'installation des *chameaux*, bâtiments servant d'alléges dans le pays et susceptibles d'être employés utilement sur certaines côtes. On s'en servit, le 20 février 1812, pour faire franchir, par le *Rivoli*, la passe de Malamocco. En 1822, Boucher, alors sous-directeur forestier à Laon, obtint une médaille d'or et une mention honorable pour deux mémoires, l'un sur le *Mode de charpente des bâtiments de guerre le plus avantageux à la marine*, l'autre sur la *Formation d'un mât de hune d'assemblage*. Nommé ingénieur de première classe, il fut envoyé à Lorient pour y suivre, sur ses propres plans, la construction de la *Surveillante*, frégate de 60 canons. Ce bâtiment, armé aussitôt après son lancement, tint la mer de 1825 à 1830, et, à son

retour, il était dans un état si satisfaisant, que M. d'Argout, ministre de la marine, ordonna la construction de plusieurs vaisseaux et frégates d'après le système suivi pour la *Surveillante.* Élevé au grade de directeur des constructions, Boucher remplit successivement plusieurs fonctions importantes dans le département de la marine. En 1829 il repoussa, en qualité de rapporteur du conseil d'amirauté, les conclusions d'un mémoire du vice-amiral Missiessy sur un nouveau système de composition de la flotte (V. *Annales maritimes*). En 1831, il fit de nombreux envois aux bibliothèques de la marine, depuis longtemps abandonnées, et s'occupa d'en faire dresser un catalogue général. Nommé inspecteur général du génie maritime, il prit sa retraite le 1er janvier 1851, c'est-à-dire trois mois seulement avant sa mort, qui eut lieu le 31 mars suivant à Marseille, où il s'était retiré.

(*Revue des provinces de l'Ouest*, t. IV.)

**BOUGAINVILLE** (Louis-Antoine, comte de), — vice-amiral et sénateur, le premier navigateur français qui ait été chargé, par son gouvernement, d'un voyage de circumnavigation, né à Paris, le 11 novembre 1729, était le second fils d'un notaire et échevin. Destiné au barreau, il suivit avec succès les cours de l'Université, se livra ensuite à l'étude des lois et fut reçu avocat au parlement. Mais, en même temps, il se faisait inscrire aux Mousquetaires noirs, et publiait la première partie de son *Traité du calcul intégral.* Entré, en 1753, comme aide-major dans le bataillon provincial de Picardie, il devint, l'année suivante, aide de camp de Chevert, au camp de Sarrelouis. Envoyé à Londres en qualité de secrétaire d'ambassade, il s'y fit recevoir membre de la Société royale. En 1756, il partit de Brest avec le brevet de capitaine de dragons et alla rejoindre Montcalm au Canada. S'étant distingué dans cette guerre fatale, au fort Carillon et dans les plaines d'Abraham, il en rapporta la croix

de Saint-Louis avec le brevet de colonel. Après la perte du Canada, il servit encore sous Choiseul-Stainville en Allemagne. A la paix de 1763, il échangea son titre de colonel contre celui de capitaine de vaisseau et fut chargé, par un armateur de Saint-Malo, d'aller fonder un établissement aux îles Falkland, découvertes par les Anglais depuis 1592, mais encore inoccupées. L'archipel ne garda que pendant trois ans le nom de Malouines. Les Espagnols l'ayant revendiqué comme dépendance de l'Amérique méridionale, Bougainville reçut ordre de leur en faire la remise. Cette mission accomplie, il devait se rendre aux Indes orientales, en traversant la mer du Sud, sous les tropiques. Étant revenu à la Plata, puis à Rio-Janeiro où la *Boudeuse*, qu'il commandait, fit sa jonction avec la flûte l'*Étoile*, capitaine Guyot-Duclos, Bougainville arriva, le 2 décembre 1787, en vue du cap des Vierges; franchit le détroit de Magellan; et, arrivé dans le grand Océan, remonta vers le N.-O.; atteignit, en mars 1768, l'archipel Pomotou; reconnut en passant quatre îlots qu'il appela les *Quatre Facardins*, en souvenir d'un conte d'Hamilton; aborda dans l'île des *Lanciers*, nommée l'année suivante Thrum-Cap, par Cook; appela île de *la Harpe*, à cause de sa forme, l'île d'Heao et *archipel Dangereux* toute la partie voisine de ces îles. En approchant de Taïti, il donna à la petite île montagneuse et volcanique de Maitéa le nom de *Pic de la Boudeuse;* aborda à Taïti qu'il nomma *Nouvelle-Cythère*, à cause des mœurs de ses habitants, et appela *archipel Bourbon* le groupe de la Société. En quittant ces îles, il se dirigea à l'O.; découvrit, visita et nomma l'*archipel des Navigateurs* (Hamoa); se dirigea ensuite vers les Nouvelles-Hébrides qu'il appela *Grandes-Cyclades* (Hébrides est le nom imposé par Cook), et où il découvrit successivement les îles de la *Pentecôte*, de l'*Aurore*, le *Pic de l'Étoile*, *Mallicolo*, *Saint-Esprit* et l'île du *Lépreux*. En continuant sa route vers

l'O.-N.-O, il découvrit l'archipel de la *Louisiade* qu'il reconnut depuis le cul-de-sac de l'Orangerie, sur la côte S. de la Nouvelle-Guinée jusqu'au cap Délivrance dans l'île appelée plus tard Rossel; remonta ensuite au N.-E.; nomma les îles *Choiseul, Bougainville* et *Bouka* dans l'archipel Salomon, le *port Praslin* dans la partie S. de la Nouvelle-Irlande, l'*île des Anachorètes* qu'il appela ainsi à cause de l'indifférence de ses habitants, le *groupe de l'Échiquier;* reconnut le littoral septentrional de la Nouvelle-Guinée vers l'endroit où Dumont d'Urville a placé la baie Humboldt; trouva encore le petit groupe des *Arimoa,* ainsi que les îles *Géant-Moulineau* et *Nymphe-Alie,* autre souvenir d'un conte d'Hamilton; reconnut l'île de Waigiou; suivit dans les Moluques le chenal appelé par lui *Passage des Français;* puis, après avoir franchi la ligne pour la cinquième fois et découvert encore quelques îles peu importantes, il aborda à Céram le 31 août, et à Bourou le 2 septembre 1768. De cette dernière île, Bougainville se dirigea sur Batavia d'où il revint par le détroit de la Sonde, l'île de France, le Cap, et entra à Saint-Malo le 16 février 1769, après un voyage de deux ans et quatre mois écoulés depuis sa sortie de Nantes, et pendant lequel il n'avait perdu que sept hommes. Trois ans après, il en publia la relation intitulée : *Voyage autour du monde, par la frégate du roi la* BOUDEUSE *et la flûte l'*ÉTOILE, etc. Paris, 1771, in-4° (Pl). Pendant la guerre d'Amérique, Bougainville, nommé chef d'escadre en 1779, commanda une division de l'armée du comte de Grasse et prit une part importante au succès de la Chesapeake. Commandant de l'arrière-garde à la bataille de la Dominique, il fut traduit, pour sa conduite dans la journée du 12 avril, devant un conseil de guerre qui déclara sa conduite irréprochable jusqu'à midi de cette journée, mais le condamna à être admonesté devant le conseil assemblé comme n'ayant pas particularisé ses signaux dans

l'après-midi et fait manœuvrer son escadre pour le plus prompt ralliement possible au corps de bataille. Après la paix, Bougainville servit, comme maréchal de camp, dans l'armée de terre. Vice-amiral, en 1790, il succéda à Albert de Rions dans le commandement de l'armée navale de Brest; mais, peu soutenu dans les mesures qu'il voulait prendre pour réprimer l'insurrection des marins, il donna sa démission la même année. En 1787, il avait voulu entreprendre un voyage arctique : le ministre Brienne s'était montré peu favorable à ce projet auquel il dut renoncer. Entré, en 1796, dans la section de géographie de l'Institut et du Bureau des longitudes ; plus tard, créé sénateur et comte de l'empire, il est mort à Paris, le 30 août 1811, grand officier de la Légion d'honneur. — Son fils, le *baron de Bougainville*, capitaine de vaisseau, a fait un voyage d'exploration qui a été publié sous ce titre : *Journal de la navigation autour du globe de la frégate la* Thétis *et de la corvette l'*Espérance, *pendant les années* 1824, 1825, 1826. Paris, Arthus Bertrand, 2 vol. in-4° et album in-f°. Le nom de *Bouguainville* a été donné, en 1860, à un aviso à hélice de seconde classe, qui sert d'annexe au vaisseau-école le *Borda*.

(Charton, *Voyageurs anciens et modernes*.)

**BOUGUER** (Pierre), — géomètre, hydrographe et astronome, naquit au Croisic, le 10 février 1698, d'un professeur d'hydrographie qu'il remplaça après sa mort, — bien qu'il n'eût encore que quinze ans, — tant ses examens avaient été brillants. En 1727, il remporta le prix de l'Académie des sciences pour son traité de la *Mâture des vaisseaux*, et, deux ans plus tard, il fut également couronné pour sa *Méthode d'observer sur mer les hauteurs des astres*. La même année, il publia son *Essai d'optique*. En 1737, il remporta un troisième prix pour sa *Méthode d'observer en mer la déclinaison de la boussole*. Attaché à l'Académie, en qualité d'associé géomè-

tre, et nommé pensionnaire astronome, Bouguer fut envoyé en 1735 au Pérou, avec Godin et La Condamine pour mesurer un degré du méridien sous l'équateur, pendant que Maupertuis, Clairaut, Camus et Lemonnier étaient chargés de la même mission en Laponie. Les trois premiers de ces savants restèrent neuf ans en Amérique ; malheureusement, des discussions d'amour-propre qui s'élevèrent entre eux nuisirent au succès de l'expédition. Il est résulté pourtant de leur collaboration une *Théorie de la figure de la terre* qui parut en 1749. Trois ans auparavant, Bouguer avait publié son *Traité du navire*. Enfin, en 1753, il donna son *Traité de navigation*, et en 1757, un *Traité de la manœuvre des vaisseaux*. Il a encore composé plusieurs dissertations pour les *Mémoires de l'Académie des sciences*, et une grande quantité d'articles pour le *Journal des savants*. La mort qui le surprit à Paris, le 15 avril 1758, l'empêcha de mettre au jour son *Traité d'optique*, publié depuis par M. de La Caille. Bouguer a constaté, le premier, la déviation que l'attraction des montagnes fait éprouver au pendule. On lui doit, en outre, l'invention de l'*héliomètre*, servant à mesurer le diamètre et les distances des corps célestes. Enfin, il est le créateur de la *photométrie*, partie de la physique qui enseigne à mesurer l'intensité de la lumière.

(*Biographie bretonne.*)

**BOURAYNE** (Joseph-César, baron), — capitaine de vaisseau, né à Brest, le 22 février 1768, d'un écrivain principal de la marine, embarqua, à l'âge de treize ans, comme volontaire, sur l'*Auguste*, commandant Bougainville, et assista aux cinq combats soutenus par ce vaisseau dans la guerre de 1778. De 1783 à 1796, il ne cessa de naviguer, soit sur des bâtiments de l'État, soit sur des navires marchands. Nommé lieutenant de vaisseau en 1793, il embarqua sur l'*Atalante*, commandant Linois, et concourut au beau combat de cette

frégate contre le *Swiftsure*, vaisseau anglais de 74. L'*Atalante* fut prise, et Bourayne grièvement blessé au bras et à la jambe gauche. Revenu en France après dix-neuf mois de captivité, il fut nommé capitaine de frégate, et embarqua, d'abord en second sur le *Redoutable*, puis sur le *Républicain*, et enfin, comme commandant sur la frégate la *Fidèle*. Appelé en 1803 au commandement de la *Canonnière*, Bourayne, nommé capitaine de vaisseau dans le courant de la même année, reçut ordre de se rendre à l'île de France, pour se ranger sous le pavillon du contre-amiral Linois. Le 21 avril 1806, il était arrivé à la hauteur de Natal, lorsque les vigies signalèrent 11 navires anglais escortés par 2 vaisseaux de la même nation. L'un d'eux, le *Tremendous*, se détacha du convoi et appuya la chasse à la frégate française. Après sept heures de poursuite, le combat étant devenu inévitable, Bourayne en prit l'initiative, et cribla si à propos le *Tremendous*, que, bien que très-maltraité lui-même, il finit par s'en faire abandonner. Après avoir réparé à la mer ses plus grosses avaries, la *Canonnière* alla se radouber à Manille. Pour reconnaître les secours qu'il y avait reçus, Bourayne se rendit à Acapulco, où il prit sous son escorte un galion et un vaisseau espagnol qu'il accompagna jusqu'en dehors des parages où ils pouvaient craindre de rencontrer des vaisseaux anglais, et y revint prendre une cargaison de trois millions de piastres qu'il conduisit heureusement à Manille. Aussi désintéressé que pauvre, il refusa la gratification de trente mille piastres que lui offrirent le capitaine général et le commerce de Luçon, et n'accepta qu'une lettre attestant le succès de cette difficile mission. En 1808, la *Canonnière*, revenue à l'île de France, fut envoyée contre le *Laurel*, frégate anglaise de 32 canons, qui avait intercepté un grand nombre de convois destinés à la colonie, et s'en empara, le 16 septembre, après un brillant com-

bat. Le commerce de l'île de France, pour témoigner à Bourayne sa reconnaissance de l'important service qu'il venait de lui rendre, lui fit hommage d'une paire de pistolets de prix, que ses descendants conservent religieusement, ainsi que la boîte qui les renfermait, et qui porte cette inscription : *Le commerce de l'île de France à M. Bourayne, capitaine de vaisseau*, — 22 *septembre* 1808. Bourayne commença ensuite, avec sa prise, dans les mers de la Chine, du Japon et de l'Inde, une campagne de sept mois qui fit éprouver de grandes pertes au commerce anglais. Désarmée en 1809, la *Canonnière*, devenue la *Confiance*, fut prise en revenant en France par un vaisseau anglais, et Bourayne, qui s'y trouvait comme passager, eut la douleur de se voir fait prisonnier sans combat sur la même frégate qui avait fait fuir un vaisseau de 74. Il ne revint en France qu'au mois de mai 1814. Pendant sa captivité, il avait été fait commandeur de la Légion d'honneur, et baron de l'Empire. Louis XVIII le nomma chevalier de Saint-Louis. Après avoir rempli successivement les fonctions de major général et de commandant de la marine par intérim, à Brest, il est mort dans cette ville, en activité de service, le 5 novembre 1817.

(*Biographie bretonne.*)

**BOURDÉ DE VILLEHUET** (Jacques), — capitaine de vaisseau de la compagnie des Indes, né de 1730 à 1735 à Saint-Coulomb, près de Saint-Malo, d'une famille qui a fourni à la marine plusieurs officiers distingués, mort à Lorient en 1789, entra fort jeune au service de la compagnie. Il est auteur des ouvrages suivants : *Le Manœuvrier, ou Essai sur la théorie et la pratique des mouvements du navire et des évolutions navales* (fig.). Paris, 1765, in-8°; ouvrage qui a eu plusieurs éditions et a été traduit en anglais; — *Mémoire sur l'arrimage des vaisseaux*, couronné en 1766 par l'Académie des sciences; — *Manuel du marin, ou explication des termes de marine*. Lorient,

in-8°. — Son fils, *Guillaume-François-Joseph,* né en 1763 à Plouer (Côtes-du-Nord), est mort en janvier 1857, contre-amiral honoraire, chevalier de Saint-Louis et officier de la Légion d'honneur.

(*Biographie bretonne.*)

**BOURSAINT** (Pierre-Louis), — administrateur, naquit le 19 juin 1787 à Saint-Malo, d'un marchand de cette ville ; embarqua, en 1794, comme novice timonier sur le *Brave*; prit part au combat de ce vaisseau devant Guernesey ; passa la même année sur l'*Alexandre* qui fit la campagne d'Irlande, et revint à Saint-Malo, en 1795. Quatre ans plus tard, il embarqua de nouveau sur divers bâtiments, soit comme chargé des fonctions d'agent comptable, soit comme secrétaire du contre-amiral Ganteaume ; puis, fut attaché au port de Brest en qualité de commis de marine entretenu. Réformé en 1807, par suite d'une fausse application du décret du 17 thermidor an IV, sur la conscription, mais réintégré la même année dans les cadres, et embarqué sur le *Commerce-de-Paris,* comme secrétaire du vice-amiral Ganteaume, qui venait d'obtenir le commandement de l'escadre chargée de ravitailler Corfou, Boursaint fut bientôt nommé commissaire provisoire, puis titulaire, de l'escadre. A son retour à Paris, en 1810, il fut attaché au conseil de marine avec le grade de sous-commissaire, et nommé, l'année suivante, chef du bureau de la conscription. L'organisation des équipages de haut-bord, à laquelle il prit une part active, lui valut, en 1812, sa nomination de sous-chef du personnel. Devenu, pendant les Cent-jours, chef de la division, avancement sans exemple et d'autant plus honorable qu'il était pur de toute intrigue, Boursaint, jalousé sous la seconde restauration, fut réduit au poste de sous-chef, à la division des Invalides. Mais, en 1817, le maréchal Saint-Cyr, réparant l'injustice du vicomte du Bouchage, le nomma direc-

teur de la comptabilité de la marine et de la caisse des Invalides. Pendant les sept années qu'il occupa ces hautes fonctions, il établit les comptes ainsi que les budgets de la marine, et concourut efficacement à toutes les organisations de cette époque. Sous M. de Clermont-Tonnerre, il joignit encore à ses attributions l'administration des colonies dont il se démit, du reste, bientôt, afin de se livrer tout entier à la défense de la caisse des Invalides, contre laquelle on multipliait les attaques, et qu'il eut le bonheur de sauver. Conseiller d'État en 1822, membre du conseil d'Amirauté en 1835, et peu après commandeur de la Légion d'honneur, Boursaint semblait n'avoir plus rien à désirer. Mais sa santé était depuis quelque temps altérée par des travaux trop soutenus. S'étant présenté à la députation de Saint-Malo, et ayant appris qu'un autre candidat lui était opposé avec des chances de succès, il ressentit un si violent chagrin de cette préférence accordée à un autre, dans sa ville natale, que sa raison s'égara et qu'il mit fin à ses jours, à Saint-Germain en Laye, le 4 juillet 1833. Ses dispositions testamentaires témoignèrent de sa sollicitude pour les marins. En effet, il a légué cent mille francs à l'hôpital de Saint-Malo pour l'établissement de douze lits de matelots. Haute capacité, énergie, probité inflexible, bonté : telles étaient les qualités de cet administrateur, qui s'est montré le digne interprète de Colbert. Il a laissé : *Correspondance particulière* et *Écrits divers*. Ces deux ouvrages, publiés par M. Blanchard, depuis directeur des fonds et invalides au ministère de la marine, envisagent sous toutes ses faces la question du maintien de la caisse des Invalides.

(*Biographie bretonne.*)

**BOUVET** (Pierre-René-Servais), — capitaine de vaisseau, naquit, le 10 avril 1750, à Saint-Servan (Ille-et-Vilaine), d'un ingénieur de la marine; servit d'abord comme capitaine au

long cours, et embarqua, en 1778, comme lieutenant de frégate auxiliaire, sur la *Belle-Poule*, commandée par La Clocheterie. Dans le mémorable combat que soutint cette frégate, il décida l'avantage par son habile manœuvre, et, quoique très-grièvement blessé, il ne quitta pas son poste. Il embarqua ensuite sur le *Sphinx*, faisant partie de l'escadre de Suffren, et prit une part glorieuse à l'affaire de la Praya, ainsi qu'aux quatre premiers combats de l'Inde. A Trinquemalé notamment, en saisissant la barre du navire, il força, pour ainsi dire, Du Chilleau, son commandant, à venir au secours du vaisseau amiral démâté, et entamé par cinq ou six vaisseaux ennemis. Aussi fut-il nommé lieutenant de vaisseau, chevalier de Saint-Louis, et chargé de porter en France les dépêches de Suffren. Dix ans plus tard, Bouvet était chef de division dans l'escadre de Toulon quand la ville fut livrée aux Anglais. Décidé à se faire couler plutôt que de se rendre, il rallia l'*Orion*, l'*Entreprenant* et l'*Apollon* au *Patriote* qu'il commandait, et allait engager le combat avec les deux flottes ennemies quand les amiraux anglais et espagnol lui offrirent une capitulation des plus honorables. Munis de saufs-conduits, les quatre vaisseaux gagnèrent Rochefort et Brest. Bouvet n'arriva dans ce dernier port que pour être jeté, comme traître, dans un cachot où il resta jusqu'au 9 thermidor. Il mourut quelques semaines après, à Paris, le 25 mars 1795. Il avait publié sous le titre de : *Conduite du capitaine de vaisseau Bouvet depuis le commencement de la révolution*, sa justification, datée de l'hôpital maritime de Brest, le 10 floréal an II. Brest, Gauchlet, 15 pp. in-8°.

(*Armoricain des* 6, 8, 11, 20, *et* 27 *janvier* 1814. — Cunat, *Saint-Malo, illustré par ses marins.* — *Biographie bretonne.*)

**BOUVET** (Pierre-François-Henri-Étienne), — contre-amiral, fils du précédent, né le 28 décembre 1775, à l'île

Bourbon, s'engagea, à l'âge de onze ans, dans la marine; fit, sous les ordres paternels, une campagne aux Indes orientales ; devint aspirant entretenu en 1792, et à l'occasion de l'affaire de Toulon, partagea la captivité de son père, après avoir partagé ses dangers. Relâché en 1795, et promu, six ans plus tard, au grade de lieutenant de vaisseau, il fut embarqué, en 1803, sur l'*Atalante* qui faisait partie de la division du contre-amiral Linois, envoyée, sous le commandement supérieur du général Decaen, pour recouvrer nos possessions de l'Inde. Elle était à peine arrivée à destination qu'on apprit la rupture de la paix d'Amiens. L'*Atalante* s'étant perdue au cap de Bonne-Espérance, Bouvet, qui était passé sur un brick américain, fut fait prisonnier par la croisière anglaise (1805). D'abord relâché sur parole, puis échangé régulièrement en 1807, il devint corsaire et se rendit la terreur du commerce anglais dans l'Inde. Nommé, en 1810, au commandement de la *Minerve* (il était capitaine de frégate depuis l'année précédente), il concourut au glorieux combat du Grand-Port. Le capitaine Duperré, qui avait pris les premières dispositions et dirigé le combat de cinq heures trente minutes à dix heures trente minutes du soir, ayant été blessé et transporté dans sa chambre, Bouvet le remplaça sur la *Bellone*. Le feu cessa à une heure cinquante minutes du matin. Bien que le rôle de chef eût été comparativement moindre pendant la seconde partie du combat que pendant la première, Bouvet n'en contribua pas moins à assurer la victoire préparée par Duperré. Promu capitaine de vaisseau pour sa participation à cette affaire, qui n'eut d'autre résultat que de retarder la prise de l'île de France, Bouvet fit encore, en 1813, une fructueuse croisière d'hiver sur la côte occidentale d'Afrique, et se couvrit de gloire aux îles de Los par le combat du 7 février 1814, entre l'*Aréthuse* qu'il commandait, et l'*Amélia*, frégate anglaise qui, malgré

sa force supérieure, fut contrainte à s'éloigner, après une lutte de trois heures et demie, vergue à vergue. Après l'abdication de Fontainebleau, on le chargea d'une mission à Anvers; ce fut son dernier service actif. Il fut admis, en 1822, à la retraite, sur sa demande, comme contre-amiral honoraire; mais, en 1852, l'empereur le remit, par décret, dans le cadre des contre-amiraux titulaires et le fit figurer au corps de réserve. Son nom a, de plus, été donné à un aviso de 2e classe encore en chantier. Il est mort à Saint-Servan en juin 1860, grand officier de la Légion d'honneur. On a de lui : *Précis des campagnes du capitaine de vaisseau Pierre Bouvet* (1 pl.). Paris, F. Didot, 1840, 135 pp. in-8°. Cet ouvrage, où perce le mécontentement de l'auteur, est écrit avec aigreur, et renferme des appréciations parfois exagérées.

(*Précis*, etc. — *Documents inédits.*)

**BOUVET** (François-Joseph, baron), — vice-amiral, cousin de Pierre-René Servais, naquit à Lorient, le 23 avril 1754, d'un capitaine des vaisseaux de la compagnie des Indes, qui ne montra pas sous Suffren la même énergie que dans la guerre coloniale, et qui fut remplacé après le combat de Négapatam. Bouvet fils navigua, dès l'âge de douze ans, sur les bâtiments que commandait son père, et fit, comme enseigne, de 1765 à 1778, quatre campagnes à la Chine et au Bengale. En 1779, il entra dans la marine militaire, embarqua, en qualité d'enseigne, sur l'*Ajax*, commandé par son père, et prit part aux combats de Madras et de Provédien. Passé ensuite sur le *Flamand*, commandant Cuverville, il assista au combat de Négapatam et au siége de Trinquemalé, où il commanda un détachement de 300 hommes qui contribua puissamment à la prise de cette ville. Lieutenant de vaisseau en 1786, il fit, pendant la paix, diverses campagnes aux Antilles et à Saint-Domingue. Nommé capitaine de vaisseau, puis contre-amiral en 1793, Bouvet commanda

l'avant-garde de l'armée navale de Villaret-Joyeuse dans les journées du 10 et du 13 prairial an II. Le *Terrible*, qui portait son pavillon, rentra à Brest démâté et coulant bas d'eau, après avoir lutté glorieusement contre trois vaisseaux. Lors de l'expédition d'Irlande, en 1796, il commanda l'armée, après la séparation du vice-amiral Morard de Galle. Malheureusement, au moment où il se disposait à opérer, dans la baie de Bantry, le débarquement des troupes expéditionnaires, une nouvelle tempête dispersa la flotte, et plusieurs des vaisseaux qui échappèrent au naufrage furent pris par les croisières anglaises. Destitué pour ce fait par le Directoire, Bouvet demanda inutilement qu'une commission examinât sa conduite. Il resta en inactivité jusqu'en 1802, époque où le Premier Consul le rétablit dans son grade et l'envoya porter des troupes à la Guadeloupe. Ce fut sa dernière campagne. Nommé préfet maritime à Brest, sous l'Empire, il en remplit les fonctions jusqu'à la fin de 1813, époque où il fut brusquement destitué comme peu sûr. Vice-amiral en 1816, il prit sa retraite l'année suivante, et mourut à Brest, le 21 juillet 1832. On a de lui, au musée naval de Brest, le modèle d'un vaisseau de grande dimension, exécuté tout entier de sa main.

(*Biographie bretonne.*)

**BOUVET DE LOZIER**, *voyez* **LOZIER BOUVET** (DE).

**BRAVAIS** (AUGUSTE), — lieutenant de vaisseau et astronome, fils d'un docteur en médecine, était né le 23 août 1811 à Annonay (Ardèche). Après avoir remporté, en 1829, au concours général, le prix d'honneur de mathématiques spéciales, il entra le second, à l'École polytechnique, et, deux ans plus tard, ayant choisi la marine, il fut nommé élève de 2e classe. Embarqué pour ses débuts sur la gabare le *Finistère*, il fut envoyé sur la côte d'Algérie, où l'on faisait alors d'importants travaux hydrographiques. Il y resta

jusqu'en 1834, époque où il revint subir, à Toulon, un examen pour obtenir le grade de lieutenant de frégate. De là, il retourna coopérer, comme second du brick le *Loiret*, au levé des côtes de l'Algérie. Dans une excursion à terre, il fut attaqué ainsi que son commandant, M. de Chabert, par les Arabes, mais il repoussa vigoureusement ses agresseurs et délivra, en outre, le commandant qui avait été surpris par l'ennemi. Ceci se passait en 1836. Bientôt après, Bravais, venu à Paris en permission, fit la connaissance d'Arago, et, décidé à poursuivre ses études scientifiques, il obtint d'être attaché à une commission que le ministre venait de charger, sous la présidence de M. le docteur Gaymard, de faire un voyage dans le nord de l'Europe. La corvette la *Recherche* fut armée et équipée en vue de cette expédition. Elle partit du Havre, en juin 1838, toucha à Drontheim, puis à Hammerfest, et atteignit le Spitzberg. Dans la baie dite Bell-sound, par 80° de latitude, Bravais et son collègue Lottin, firent d'importantes observations d'astronomie et de physique. Au retour à Hammerfest, les membres de la commission s'étant divisés, Bravais et deux de ses compagnons s'établirent au petit village de Bossekop, près du cap Nord, et y passèrent l'hiver si rigoureux de ces climats à faire des observations d'astronomie, de magnétisme et de météorologie. L'année suivante, la *Recherche* revint à Hammerfest, pour faire un second voyage au Spitzberg; Bravais malade, alité pendant six semaines, ne put la suivre. Il parcourut divers points de la Laponie et de la Péninsule scandinave, traversa le Danemark et l'Allemagne, et, de retour à Paris, y resta près de deux ans à mettre en ordre et à rédiger ses observations. Nommé, en 1841, professeur d'astronomie à la faculté des sciences de Lyon, il fut bientôt appelé à Paris pour collaborer à la publication du voyage de la *Recherche*. Choisi, en 1845, comme professeur de physique à

l'École polytechnique, il ne cessa, malgré les travaux que lui imposait sa nouvelle position, de présenter à l'Académie des sciences d'intéressants mémoires sur l'astronomie et la physique, et de coopérer à la rédaction du *Journal de mathématiques, des Annales de chimie et de physique,* des *Annales des sciences naturelles.* Membre de l'Académie des sciences, en 1854, c'est-à-dire à 43 ans, cette belle et vaste intelligence se troubla, et n'eut bientôt plus que de rares instants de lucidité. Forcé de se démettre de ses fonctions de professeur à l'École polytechnique, Bravais fut admis à la retraite comme lieutenant de vaisseau et officier de la Légion d'honneur. Il est mort à Versailles, le 30 mars 1863. On lui doit, indépendamment des mémoires insérés dans les divers recueils ci-dessus : *Mémoire sur les courants ascendants de l'atmosphère; — Sur l'équilibre des corps flottants, thèse de mécanique; — Essai (avec M. L. F. Bravais, son frère) sur la disposition générale des feuilles rectisériées.*

(*Moniteur de la Flotte*, du 5 mai 1863.)

**BREZÉ** (ARMAND DE MAILLÉ, DUC DE FRONSAC ET DE CAUMONT, MARQUIS DE GRAVILLE ET DE), — grand maître, chef et surintendant de la navigation, issu d'une ancienne famille de l'Anjou qui tirait son nom d'une seigneurie située à 19 kilomètres de Saumur, était fils d'un maréchal de France qui avait épousé une sœur de Richelieu, et naquit en 1618. Dès l'âge de 15 ans, il leva un régiment d'infanterie de 1200 hommes dont il fut colonel jusqu'à sa mort. Il fit ses premières armes avec son père contre les Espagnols, et assista à divers siéges en Picardie et en Flandre. En 1639, Richelieu lui donna le commandement de la flotte de la Méditerranée à la place du comte d'Harcourt qui, après les victoires de Casal et de Turin, eut à diriger l'inexpérience du jeune commandant, redevenu simple général des galères. Les deux commandants s'emparèrent de Villafranca, et s'assurèrent

de la neutralité de Gênes. Chargé, en 1640, du commandement de l'armée navale du Ponant, Brezé détruisit dans les eaux de Cadix une flotte espagnole partant pour le Mexique. Deux ans plus tard, il vengea la défaite de Sourdis à Tarragone par une grande victoire remportée en vue de Vineroz, entre Tarragone et Barcelone. En 1642, malgré sa jeunesse, il succéda à son oncle dans la charge de grand maître, chef et surintendant de la navigation dont il avait obtenu la survivance six ans auparavant, et fut nommé, en même temps, gouverneur du Brouage, des îles de Ré et d'Oléron, de la Rochelle et du pays d'Aunis. Peu après, il fut reçu au parlement duc de Fronsac et pair de France. Pour justifier toutes ces distinctions, il battit encore les Espagnols entre le cap de Gate et Carthagène; puis, après l'inutile blocus de Tarragone, il aida, en 1646, à la capitulation de Roses. Malheureusement, il resta enseveli dans son dernier triomphe, en vue d'Orbitello, dans les Maremmes de Toscane, où il eut la tête emportée par un boulet. Il n'avait encore que 27 ans, et l'on peut dire, avec M. Léon Guérin, qu'il manqua aux belles années de la marine de Louis XIV.

**BRUAT** (Armand-Joseph), — amiral, né à Colmar, le 26 mai 1796, d'un magistrat distingué qu'il perdit à l'âge de 12 ans, entra, en 1811, sur le *Tourville*, vaisseau-école de Brest, en sortit quatre ans plus tard, et fit plusieurs campagnes dans la Baltique, au Brésil et dans le Levant. Dans cette dernière notamment, où il était embarqué sur l'*Espérance*, commandant Grivel, il fut mis à l'ordre du jour pour sa conduite, lors d'un incendie à Smyrne. Promu au grade d'enseigne en 1819, il tint constamment la mer pendant neuf ans, et assista sur le *Breslaw*, commandant La Bretonnière, à la bataille de Navarin. Lieutenant de vaisseau depuis 1827, il fut nommé au commandement du brick le *Silène* attaché

au blocus de la côte d'Afrique. Ce premier commandement ne fut pas heureux. En naviguant de conserve avec le brick l'*Aventure*, capitaine d'Assigny, le *Silène* fut entraîné avec lui sur des brisants, à la hauteur du cap Bengut, dans la nuit du 14 au 15 mai 1830, et les équipages, ainsi que les états-majors, furent emmenés prisonniers par les Bédouins de cette côte inhospitalière. Pendant sa dure captivité au bagne d'Alger, Bruat trouva le moyen de faire parvenir à Duperré des renseignements précieux pour l'expédition qui se préparait alors. Délivré par la prise d'Alger, il reçut le commandement du brick le *Palinure*, faisant partie de la station du Levant. Capitaine de corvette, en 1831, et capitaine de vaisseau, en 1838, il commanda successivement le *Grenadier*, le *Du Couëdic*, l'*Iéna*, le *Triton* et l'*Uranie*, ces trois derniers bâtiments faisant partie de l'escadre d'évolutions des amiraux Lalande et Hugon. Nommé, en 1843, gouverneur des Marquises et commissaire du roi près la souveraine de Taïti, Bruat, par un habile mélange d'adresse et de fermeté, se tira des embarras qu'avait suscités au gouvernement de Louis-Philippe l'énergie aventureuse de Du Petit-Thouars opposée aux intrigues des missionnaires anglais et à l'hostilité de Pomaré, qui finit par accepter le protectorat français. Élevé au grade de contre-amiral, à son retour, en 1846, il fut nommé, deux ans plus tard, par le général Cavaignac, à la préfecture de Toulon où son énergie contint l'esprit d'insubordination qui fermentait d'une manière inquiétante. En 1849, Louis-Napoléon le nomma gouverneur des Antilles. La Martinique et la Guadeloupe étaient alors troublées par la récente émancipation des esclaves. Là encore, Bruat sut contenir à la fois nègres et blancs, et faire respecter la liberté des uns comme les droits des autres. Vice-amiral en 1852, et membre du Conseil d'amirauté, il obtint, l'année suivante, le commande-

ment de l'escadre de l'Océan, et commanda ensuite une escadre dans la mer Noire, sous les ordres du vice-amiral Hamelin qu'il remplaça en décembre 1854. Dans ce nouveau et important commandement qui, malheureusement, devait être le dernier pour lui, Bruat se distingua par des reconnaissances de nuit jusque dans le port de Sébastopol, par deux expéditions dans la mer d'Azof qui amenèrent le bombardement de Taganrog et l'occupation de Taman, enfin par la prise de Kinburn, au moyen de batteries flottantes blindées. Il revenait en France avec le bâton d'amiral, lorsqu'il fut emporté par le choléra, pendant la traversée, sur le *Montebello*, le 19 novembre 1855. Il était grand officier de la Légion d'honneur. Ses obsèques ont été célébrées aux Invalides, et ses restes sont au Père-Lachaise. Un monument érigé à sa mémoire, à Colmar, a été inauguré le 21 août 1864.

(*Moniteur de la Flotte*, 1854, 1855 et 20 novembre 1864. — *L'expédition de Crimée, par le baron de Bazancourt.*)

**BRUEYS D'AIGALLIERS** (François-Paul, chevalier, puis comte), — vice-amiral, né à Uzès (Gard), le 11 février 1753, d'une ancienne famille du Languedoc, entra dans la marine, en 1766, comme volontaire, devint garde, en 1768, enseigne en 1777, lieutenant de vaisseau, en 1780, et, pendant la guerre de l'Indépendance américaine, participa, dans l'armée du comte de Grasse, aux cinq combats livrés aux amiraux Hood et Graves. Nommé, en 1783, chevalier de de Saint-Louis, et l'année suivante, au commandement du *Chien-de-chasse*, il employa quatre années à explorer les Antilles et la côte ferme depuis la Trinité jusqu'à Porto-Cabello, fit de nombreux relèvements et recueillit sur la navigation de ces parages des renseignements précieux dont il publia une partie sous le titre d'*Instruction nautique sur l'île de Tabago*, 1787, petit in-4. Devenu capitaine de vais-

seau, en 1792, il fut chargé de faire reconnaître le pavillon de la République dans les échelles du Levant et dans les ports de l'Adriatique. Destitué comme noble, en 1793, réintégré, en 1795, et promu chef de division, puis contre-amiral, l'année suivante, il commanda les forces navales de l'Adriatique et s'acquitta de ses fonctions avec activité et succès, en ravitaillant l'armée d'Italie, ainsi que les îles Ioniennes, et en purgeant la Méditerranée des croiseurs anglais. Promu vice-amiral, en 1798, Brueys fut investi du commandement des forces navales destinées à l'expédition d'Égypte, et composées de 15 vaisseaux dont 2 armés en flûte, de 13 frégates et de 72 bâtiments de rang inférieur. La flotte appareilla de Toulon, le 13 mai, rallia à Gênes les transports chargés de l'armée de débarquement, traversa lentement et heureusement la Méditerranée, prit Malte chemin faisant, et arriva sans obstacle, le 1er juillet, dans l'anse du Marabout, à quelques kilomètres ouest d'Alexandrie. Pendant que l'on sondait les passes, l'amiral alla jeter l'ancre provisoirement dans la baie d'Aboukir. En quittant Alexandrie, après son débarquement, Bonaparte avait fortement recommandé à Brueys de se mettre à l'abri d'une attaque, soit en faisant entrer la flotte dans le port, soit en la conduisant à Corfou. Ce dernier parti fut jugé impraticable, les vivres et l'eau touchant à leur fin. L'autre répugnait au commandant des forces navales qui ordonna cependant une étude approfondie des passes. N'osant s'engager dans celles qui conduisent au Port-Neuf, il conserva son mouillage et attendit, pour revenir en Europe, la nouvelle de l'entrée des Français au Caire. C'est alors que Nelson qui, depuis plus d'un mois, parcourait la Méditerranée dans tous les sens, sans avoir pu rencontrer la flotte française, et qui avait même reconnu, le 28 juin, la plage d'Aboukir, y revint le 1er août et nous y surprit. Une partie des équipages, d'ail-

leurs très-incomplets, étaient à terre. Brueys fit à la hâte quelques préparatifs de défense et résolut de combattre à l'ancre, malgré les avis contraires de Blanquet du Chayla et de Du Petit-Thouars. La ligne française, mouillée à 4,500 mètres environ du rivage, laissait à gauche une passe qu'on croyait impraticable. Nelson en profita pour faire passer 5 de ses bâtiments entre l'îlot d'Aboukir et la tête de flotte, pensant d'ailleurs avec raison que les vaisseaux français avaient dû conserver un fond suffisant du côté de la terre pour éviter les vents du large. Notre avant-garde, forte de 5 vaisseaux, fut ainsi prise entre deux feux, et désemparée au bout d'une heure de combat. Le centre, composé du *Franklin*, de l'*Orient*, vaisseau-amiral, et du *Tonnant*, fit une résistance bien plus vigoureuse. Nelson fut blessé, son vaisseau le *Vanguard*, très-maltraité, et le *Bellérophon* dut se retirer de la ligne de bataille. Cependant l'attaque ayant commencé à six heures du soir, l'obscurité enveloppait déjà les deux armées. C'est alors que Brueys fit signal à sa droite, composée de ses 5 meilleurs vaisseaux, et qui n'avait personne devant elle, de se rabattre extérieurement sur la ligne ennemie. Le signal ne fut pas vu, dit Villeneuve, qui commandait cette droite et qui resta immobile. La bataille continua toute la nuit avec un acharnement sans exemple. Brueys, attaqué par 4 vaisseaux à la fois et déjà atteint de deux balles, sans avoir quitté son banc de quart, fut enfin enlevé à sept heures et demie par un boulet de canon qui lui coupa les deux cuisses. Il mourut, heureux de n'être point témoin de l'explosion et de l'engloutissement de son vaisseau.

(*Guerres maritimes*, etc., par E. Jurien de la Gravière. — *Documents inédits*.)

**BRUIX** (Eustache, chevalier, puis comte), — amiral et ministre de la marine, né le 17 juillet 1759, à Saint-Domingue, d'un ancien capitaine au régiment de Foix, entra comme

volontaire dans la marine, en 1778, débuta par un naufrage sur le *Fox*, devint garde, la même année, participa sur la *Concorde* au combat de la Praya, tint constamment la mer pendant la guerre de l'Indépendance américaine, assista sur la *Médée* aux trois combats de Guichen contre Rodney, et sur le vaisseau l'*Auguste*, capitaine de Bougainville, aux combats livrés par l'armée du comte de Grasse, le 29 avril et le 5 septembre 1781, le 25 et le 26 janvier, le 9 et le 12 avril 1782. Enseigne après les deux premières affaires, il fut nommé, en 1784, commandant de la corvette le *Pivert*, en station au Cap, et seconda M. de Puységur dans le beau travail qui nous a valu le *Pilote de Saint-Domingue*. Promu lieutenant de vaisseau de 2e classe, en 1786, de 1re classe quatre ans plus tard, enfin capitaine de vaisseau en 1793, il fut licencié la même année comme tous les officiers de l'ancien corps de la marine; mais, réintégré dès l'année suivante, et placé sous les ordres de Villaret-Joyeuse, comme major général de l'armée navale, il commanda, en 1796, l'*Indomptable* dans celle de Morard de Galle. Nommé contre-amiral en 1797, ministre de la marine, le 28 avril 1798, et vice-amiral en 1799, Bruix résolut de compenser l'effet moral du désastre d'Aboukir en rétablissant les communications avec l'armée d'Égypte et en reprenant Minorque sur les Anglais. Les événements ne permirent pas d'accomplir ce double projet. Sorti de Brest avec 25 vaisseaux de ligne et 16,000 hommes de troupes (25 avril 1799), malgré la croisière de l'amiral Bridport, il s'éleva à plus de 150 milles au large, en trompant la flotte anglaise. Comme il se disposait à rallier devant Cadix l'armée navale espagnole, il aperçut 15 forts vaisseaux de lord Keith qui lui barraient le passage. Il allait néanmoins la joindre lorsqu'une tempête dispersa les trois armées. Bruix profita de cette séparation pour franchir le détroit, et vint mouiller à Toulon,

d'où il alla ensuite sur les côtes d'Italie et ravitailla Gênes où Masséna se trouvait alors assiégé. Sur ces entrefaites, apprenant que la flotte de l'amiral anglais s'était renforcée de plus de 30 bâtiments, il l'évita à son tour, et rejoignit celle d'Espagne à Carthagène. Mais Charles IV ne voulant pas risquer ses vaisseaux contre les Anglais, devenus trop supérieurs, Bruix repassa le détroit, laissa la flotte espagnole à Cadix, et revint à Brest (9 août) sans avoir tiré un coup de canon, mais après trois mois d'une course, peut-être sans exemple dans les fastes maritimes, dit Jomini, ayant rendu d'importants services à notre armée d'Italie et mis en défaut les flottes anglaises envoyées à sa poursuite dans la Méditerranée, l'Océan et la Manche. Le Premier Consul, qui n'avait pas oublié son utile concours, au 18 brumaire, le nomma, en 1801, commandant des forces navales rassemblées à Rochefort et l'éleva à la dignité d'amiral; mais il fut obligé de résigner son commandement à cause de l'État de sa santé profondément altérée par des excès. Les eaux des Pyrénées le rappelèrent quelque temps à la vie, et, en 1803, il fut nommé chef de cohorte de la Légion d'honneur et commandant de la flottille de Boulogne ; mais l'activité qu'il déploya pour l'organiser acheva d'user son corps délabré, et il mourut à Paris, le 18 mars 1805. Il était conseiller d'État, grand officier de l'Empire et avait été inspecteur général des côtes de l'Océan en 1804. On a de Bruix un *Essai sur les moyens d'approvisionner la marine*, 1794, et *Cahiers des ordres et mouvements généraux*, etc., *signalés par un seul pavillon*, in-4.

*Notice historique*, etc., par M. Mazères. Paris, 1805, 41 p. in-8. — *Documents inédits*.

**BRUN** (Vincent-Félix), — commissaire général de la marine, né le 18 novembre 1790, à Toulon, où il est mort le 21 novembre 1863, débuta dans l'administration de la

marine, comme surnuméraire, le 20 juin 1805, et, parvenu au grade de commissaire-général, il en exerçait les fonctions à Bordeaux lorsque, le 16 janvier 1854, il fut admis à faire valoir ses droits à la retraite. Pendant sa carrière active, il avait été chargé, à diverses reprises, de coopérer à des travaux organiques du corps auquel il appartenait. Rentré dans ses foyers, il consacra ses loisirs à des travaux d'un autre ordre. Membre de la Société des sciences, arts et belles-lettres du Var, il lui soumit, sous le titre de *Documents historiques et administratifs de la marine de Toulon*, les sept premiers chapitres de l'ouvrage qu'il a publié ensuite sous ce titre : *Guerres maritimes de la France; Port de Toulon, ses armements, son administration, depuis son origine jusqu'à nos jours*. Paris, H. Plon, 1861, 2 vol. in-8; ouvrage auquel le ministère de la marine a souscrit pour deux cents exemplaires. Il a en outre inséré dans le *Bulletin de la Société du Var*, le récit d'un projet d'incendie du port de Toulon, en 1707, par un agent du duc de Savoie, et une *Notice sur la sculpture navale*, etc., *du port de Toulon* (années 28e et 29e, p. 69-165). Il était officier de la Légion d'honneur.

(*Notice nécrologique et historique sur V. Brun*, par J. Sirand. Toulon, E. Aurel, 1865, in-8.

# C

**CACHIN** (Joseph-Marie-François, baron), —ingénieur, né à Castres, le 2 octobre 1757, fit ses études à Sorrèze, et suivit les cours de mathématiques et d'architecture de Toulouse. Reçu à l'École des ponts et chaussées, en 1775, et chargé, dix ans plus tard, d'aller étudier les grands établissements maritimes de l'Angleterre, il revint en France

vers 1789 préparer le travail d'un canal latéral à la Seine entre Quillebœuf et Honfleur, canal dont les événements politiques suspendirent l'exécution. Envoyé dans le Calvados, Cachin s'occupa de l'endiguement de l'Orne entre Caen et la mer, ainsi que d'un établissement militaire près de la fosse de Coleville. En 1802, le gouvernement le nomma inspecteur général des ponts et chaussées, et directeur de la partie militaire des ports. Cachin dirigea, en cette qualité, pendant vingt ans, les travaux de la digue de Cherbourg ainsi que les fortifications du port, et, en 1813, il ouvrit l'avant-port en présence de l'impératrice Marie-Louise. Chevalier de la Légion d'honneur depuis 1804, officier en 1812, baron et chevalier de Saint-Michel, en 1819, il est mort, à Paris, le 20 février 1825. On a de cet ingénieur un *Mémoire sur la navigation de l'Orne inférieure*, et un autre sur la *Digue de Cherbourg comparée au Break-Water de Plymouth.*

**CAFFARELLI** (Louis-Marie-Joseph, comte de), — préfet maritime, frère des deux généraux du même nom, et issu d'une famille d'origine italienne dont une branche s'était fixée en France dès le règne de Louis XIII, naquit le 21 février 1760, au château du Falga (Haute-Garonne), devint orphelin de père à l'âge de six ans, et, à sa sortie du collége de Sorrèze, en 1776, obtint un brevet de cadet-gentilhomme dans le régiment de Bretagne où deux de ses oncles étaient officiers supérieurs. Mais dégoûté bientôt du service de l'infanterie, il passa en 1778 dans les gardes de la marine, devint enseigne, en 1780, après un examen des plus brillants, alla servir en Amérique sous les ordres des comtes d'Estaing et de Grasse, et prit part au combat du 29 avril 1781, à la prise de Tabago, et aux batailles de la Chesapeake, de Saint-Christophe et de la Dominique. Après la paix de 1783, il projeta un voyage qui aurait été entrepris à frais

communs avec Du Petit-Thouars, lequel n'avait pu obtenir d'accompagner Lapérouse. Il était lieutenant de vaisseau depuis le 1er mai 1786, et commandait les gardes du pavillon, lorsque la révolution interrompit sa carrière. Pour se soustraire à la persécution, il alla servir à l'armée des Pyrénées-Orientales sous les ordres de Dugommier, assista aux siéges de Roses et de Figuières, et fit trois campagnes jusqu'à la paix de Bâle en 1795. Revenu au Falga, il y resta étranger à la vie publique jusqu'à la création du conseil d'État, où il fut appelé par le Premier Consul, comme membre de la section de la marine. Nommé en 1800, c'est-à-dire lors de l'institution des préfectures maritimes, préfet de Brest, Caffarelli y trouva le port dans un état de dénûment complet, un désordre effrayant, le pillage organisé sur une vaste échelle, enfin des intelligences pratiquées pour livrer l'arsenal aux Anglais. Mais administrateur intègre, énergique et perspicace, il suffit à tout, déjoua le complot de l'officier de marine Rivoire de Saint-Hippolyte, rétablit l'ordre, pourvut à l'approvisionnement des vaisseaux, et assura l'exécution, par Tarbé de Vauxclairs, de la 4e forme de Pontaniou, ainsi que de la digue ou île factice de l'arsenal. Aussi sa mémoire est-elle restée en grande et juste vénération à Brest. Enlevé à sa préfecture en 1811, pour entrer dans le Conseil de marine qui venait d'être rétabli, il reprit sa place au Conseil d'État. C'est sur son rapport qu'on organisa les écoles flottantes de Brest et de Toulon, et qu'on révisa l'inscription maritime. Mais ce qui l'occupa par dessus tout, ce fut la direction du service des approvisionnements de la marine, où il parvint à procurer les bois nécessaires à la construction des nombreux vaisseaux commandés par l'Empereur, en combinant les ressources forestières de la France avec des achats de bois de l'Ukraine amenés par la voie fluviale à Anvers. Envoyé, en janvier 1814, comme

commissaire extraordinaire à Toulouse, il devint, sous la première restauration, conseiller d'État honoraire. Pair de France pendant les Cent-jours, il disparut, après 1815, de la scène politique, et mourut, le 14 août 1845, à son château de Lavelanet (Haute-Garonne), grand officier de la Légion d'honneur, grand-croix de l'ordre de la Réunion et comte de l'Empire. Le nom de *Caffarelli* est aujourd'hui porté par une frégate à roues de 16 canons.

(*Archives du port de Brest.* — *Notice*, par Rémusat.)

**CARTIER** (Jacques), — un des plus hardis découvreurs du seizième siècle, naquit le 31 décembre 1494 à Saint-Malo, fit dans sa jeunesse plusieurs voyages à Terre-Neuve, et, en 1534, fut chargé par François I[er] de compléter les découvertes faites treize ans auparavant par Verazzani, navigateur florentin au service de la France, qui avait reconnu les côtes du continent américain depuis l'île du cap Breton jusqu'à la Floride. Cartier devait particulièrement chercher ce mystérieux passage du Nord-Ouest qui n'a été constaté qu'en 1853, et explorer les terres de l'Amérique septentrionale, alors vaguement désignées sous le nom de *Terres Neuves*. Il partit, le 20 avril, avec 2 bâtiments de 60 tonneaux et de 61 hommes d'équipage. Après 21 jours de navigation, il atterrit à l'E. de Terre-Neuve, dans la *baie de Bonnevue ;* entra ensuite dans le détroit de Belle-Ile où il nomma le *golfe des Châteaux ;* longea la côte S. du Labrador, puis la côte O. de Terre-Neuve, constatant ainsi que c'est une île ; tourna à l'O.; vit le groupe des *îles de la Madeleine ;* aborda dans la *baie des Chaleurs*, sur la côte O. du golfe Saint-Laurent, dans le Nouveau-Brunswick ; mouilla ensuite dans la *baie de Gaspé*, au N. de la précédente ; et, prenant pour un golfe le *fleuve Saint-Laurent*, essaya de passer entre l'île d'Anticosti et la côte du Canada ; mais, repoussé par des courants violents, et voyant la mau-

5

vaise saison approcher, il revint par le S. d'Anticosti et le détroit de Belle-Ile à Saint-Malo, où il arriva le 5 septembre 1534, après quatre mois et demi de navigation. L'année suivante, Cartier partit le 19 mai pour un second voyage. Cette fois, il montait la *Grande-Hermine*, navire de 120 tonneaux, et il avait en outre 2 bâtiments inférieurs sous ses ordres. Il franchit le détroit de Belle-Ile, le canal du Labrador; s'approcha d'Anticosti qu'il nomma *île de l'Assomption*; remonta le Saint-Laurent avec son plus petit bâtiment; reconnut en passant le confluent du *Saguenay*, avec ses chaloupes; alla jusqu'au village d'*Hochelaga*, sur les ruines duquel a été bâti depuis Montréal, et revint en Europe par le S. d'Anticosti et Terre-Neuve, 16 juillet 1536. Les rapports de Cartier ayant décidé François Ier à fonder un établissement dans la *Nouvelle-France*, celui-ci nomma un gentilhomme picard, François de la Roque, seigneur de Roberval, vice-roi du Canada. Cartier, mis sous ses ordres avec le titre de capitaine général et maître pilote des vaisseaux du roi, partit pour son troisième et dernier voyage, le 23 mai 1541, avec 2 navires. A Terre-Neuve, il fut rejoint par les 3 autres bâtiments qui devaient former l'expédition projetée, et remonta le Saint-Laurent jusqu'à la *rivière du cap Rouge*, à sept milles en amont de Québec. Là, il renvoya 2 bâtiments en Bretagne, et, pendant qu'on bâtissait un fort au confluent de ce cours d'eau, il explora, avec des barques, les cascades connues sous les noms de *courant Sainte-Marie, rapide de Lachine et saut Saint-Louis*. Ne recevant aucune nouvelle de Roberval, il rétrograda, en mai 1542. Ayant retrouvé le vice-roi au havre de Saint-Jean, il l'y laissa, et revint à Saint-Malo, le 21 octobre de la même année. Il ne reprit plus la mer. On ne connaît pas la date précise de sa mort, dit M. Cunat; mais il est plus que probable qu'il ne dépassa pas l'année 1552, époque où son nom cesse de figurer sur

les actes de Saint-Malo. Une maison qu'il avait fait bâtir au village de Limoilon, près de cette ville, s'appelle encore aujourd'hui les *Portes-Cartier*.

(Cunat, *Saint-Malo, illustré par ses marins. — Biographie bretonne.* — Ed. Charton, *Voyageurs anciens et modernes.*)

**CASABIANCA** (Louis), — capitaine de vaisseau et homme politique, naquit à Bastia vers 1755, entra fort jeune au service de la marine, s'y fit remarquer par sa bravoure, fut nommé par son département député à la Convention, et y vota la détention de Louis XVI. Passé au Conseil des Cinq-Cents, il y appuya, en différentes circonstances, les mesures proposées par le Directoire pour l'organisation de la marine. A l'expiration de son mandat, il reprit son service militaire, et fit partie de l'expédition d'Égypte, comme capitaine de pavillon de l'amiral Brueys. Appelé à remplacer son chef coupé par un boulet à la funeste journée d'Aboukir, 1er août 1798, il venait d'être à son tour mortellement blessé à la tête, quand le feu prit à l'*Orient*. Tous les efforts qu'on fit pour l'éteindre ayant été inutiles, Casabianca, avec son fils et l'intendant de l'escadre, essaya de se sauver sur un mât; mais bientôt l'*Orient* sauta, et engloutit les trois malheureux, parmi quantité d'autres victimes. Le fils de Casabianca, enfant de dix ans, qui donnait les plus grandes espérances, et qui depuis le commencement du combat s'était fait remarquer par sa bravoure, avait noblement refusé de se sauver dans une chaloupe, pour ne pas abandonner son père, dont il partagea ainsi la fin héroïque. Le nom de *Casabianca* a été donné récemment à un aviso à roues de la marine impériale.

**CASSARD** (Jacques), — capitaine de vaisseau et célèbre corsaire, né à Nantes, le 24 septembre 1669, d'un armateur, perdit son père encore fort jeune, et débuta en 1686, sur un corsaire de Saint-Malo. Embarqué en 1697 sur la seule

galiote à bombes de l'expédition contre Carthagène, il contribua à la prise de cette ville par Pointis qui, dans son rapport, fit de lui le plus brillant éloge. Nommé lieutenant de frégate à la suite de cette campagne, il prit le commandement de la corvette le *Jersey* et délivra la Manche des corsaires qui l'infestaient. Pendant toute la guerre de la succession d'Espagne, il fit la course, d'abord pour des armateurs nantais, puis pour le compte du roi, et il s'était signalé en 1705 et 1707 par de nombreuses prises, lorsque ayant rencontré, au mois de septembre 1708, près des Sorlingues, un convoi de 35 bâtiments escortés par un vaisseau de guerre, il se mit en mesure de l'attaquer, bien qu'il n'eût avec lui qu'une frégate et 2 corvettes. Le vaisseau ayant abandonné son convoi et pris la fuite, Cassard amarina les 5 bâtiments marchands les plus riches et les conduisit à Saint-Malo. Y ayant regréé sa frégate, il retourna dans la Manche, et y prit encore 8 navires. Lors de la famine de 1709, il protégea les convois de grains du Levant. Rencontré sur les côtes de Tunis par une escadre anglaise, il lutta victorieusement contre 3 vaisseaux ennemis. En 1711, il alla acheter du blé à Constantinople. Les 50 bâtiments affectés à ce convoi, sous l'escorte de 4 vaisseaux, accomplirent leur mission avec un plein succès. L'année suivante, il se montra le digne rival de Duguay-Trouin. Avec 3 vaisseaux, 3 frégates et 2 petits bâtiments, il se porta à l'archipel du Cap-Vert, fit investir le fort de Praya dans l'île de Santiago par un millier d'hommes, et s'en empara sans résistance. De là il se dirigea sur Ribeira-Grande, dont le gouverneur, bien qu'il y eût dans l'île 12,000 hommes en état de porter les armes, s'enfuit dans les montagnes. Cassard livra la ville au pillage, et, gagnant les eaux de l'Amérique, il alla se réparer à la Martinique. Les flibustiers, qui se rappelaient Carthagène, vinrent en foule s'offrir à lui.

Ainsi renforcé, Cassard attaqua et réduisit Montserrat ainsi qu'Antigoa, puis, avec des chaloupes, remonta le Surinam, et, malgré une vive résistance, mit à contribution cette riche colonie hollandaise. Enfin, en 1713, il fit capituler Saint-Eustache et Curaçao. En retournant en France, à peine guéri de la blessure qu'il avait reçue à Curaçao, il attaqua, malgré les ordres du chef qu'on lui avait imposé, une escadre anglaise bien supérieure en force à sa division, la dispersa et lui prit 2 navires. Le grade de capitaine de vaisseau qui lui fut conféré en 1713 fut sa seule récompense. La paix d'Utrecht le condamna à des loisirs forcés dont il n'eut plus occasion de sortir. Il réclama alors le payement d'une vieille créance de 3,000,000 avancée sur ses prises au commerce de Marseille. Le procès, qui datait de 1709, menaçant de s'éterniser, Cassard insista avec âpreté sur l'acquittement de cette dette auprès du cardinal de Fleury, dès l'arrivée de celui-ci au ministère. A peu près éconduit, il laissa échapper des propos injurieux contre une cour qu'il détestait, et fut, par lettre de cachet, enfermé au château de Ham, en Picardie. Il y mourut, en 1740, après une détention de quatorze ans. Tel fut le prix des éclatants services de l'émule de Duguay-Trouin, au sujet duquel le brave corsaire malouin disait modestement qu'il aurait donné toutes les actions de sa vie pour une des siennes. Sa ville natale l'a vengé de l'arbitraire ministériel en plaçant sa statue à la Bourse de Nantes et en donnant son nom à l'un de ses quais. Le nom de *Cassard* est en outre aujourd'hui porté par une corvette à hélice de 6 canons.

(*Biographie bretonne.*)

**CASTRIES** (Charles-Eugène-Gabriel de la CROIX, marquis de), — maréchal de France et ministre de la marine, né en 1727, probablement à Castries, dans le département de l'Hérault, entra fort jeune dans l'armée de terre, se

trouva aux batailles de Dettingen, de Fontenoy et de Raucoux, au siége de Maëstricht, aux déroutes de Rosbach et de Minden, enfin commanda en 1760, à Clostercamp, où il combattit avec avantage le prince héréditaire de Brunswick. Lieutenant général depuis 1758, il fut nommé chevalier des Ordres, et continua de servir avec éclat dans les campagnes de 1761 et 1762. Nommé depuis commandant en chef de la gendarmerie, gouverneur général de la Flandre et du Hainaut, il remplaça, en 1780, Sartine au département de la marine. Quoique étranger aux choses de la mer, Castries, homme de tête et de cœur et plein de loyauté, a su honorer les sept années de son ministère. Sur la recommandation du comte d'Estaing, il envoya le bailli de Suffren dans l'Inde, et termina glorieusement la guerre d'Amérique. C'est lui qui admit les capitaines au long cours dans la marine royale, suivant les idées de Choiseul, et qui fit entreprendre de grands travaux dans les différents ports du royaume, notamment la digue de Cherbourg, commencée en 1784. Lors d'un voyage à Brest, il y avait arrêté une série de travaux qui devaient transformer ce port. On lui doit aussi le *Code Castries* ou ordonnance de 1786 où furent refondus et complétés les édits et réglements des deux Colbert. Enfin, il améliora le régime des classes, éleva les ingénieurs au rang d'officiers, créa un corps de canonniers matelots, régularisa les écoles d'hydrographie, de pilotage et de navigation, supprima les gardes de marine ainsi que les gardes du pavillon, qui depuis longtemps ne se signalaient plus que par leurs désordres, et créa, pour les remplacer, les deux colléges maritimes de Vannes et d'Alais. Élevé à la dignité de maréchal de France après le traité de Versailles, Castries donna sa démission de ministre en 1787, en même temps que le maréchal de Ségur, lorsque l'archevêque de Toulouse, Loménie de Brienne, fut nommé

ministre principal. Au commencement de la révolution, il émigra et alla chercher un refuge auprès de ce même duc de Brunswick qu'il avait jadis combattu. Il commandait, en 1792, une division de l'armée des princes, quand les étrangers envahirent la Champagne. Il mourut en 1801, et fut enterré à Wolfenbuttel, à 14 kilomètres de Brunswick, où le duc fit élever un monument en l'honneur de son vainqueur de Clostercamp.

**CESSART** (Louis-Alexandre de), — ingénieur, naquit à Paris, en 1719, embrassa d'abord la carrière militaire, et se distingua à Fontenoy et à Raucoux; mais la faiblesse de sa santé le força bientôt à changer d'état, et il entra à l'École des ponts et chaussées. Nommé, en 1751, ingénieur de la généralité de Tours, il construisit, de concert avec l'ingénieur en chef Voglie, le beau pont de Saumur dont les piles furent fondées par caissons, sans épuisement ni bâtardeau, invention hardie de Labeylie, perfectionnée par Cessart. En 1755, il devint ingénieur en chef de la généralité de Rouen. Six ans plus tard, il fut chargé de la direction des travaux de la digue de Cherbourg, dont le capitaine de vaisseau La Bretonnière avait eu l'idée, mais sans pouvoir faire triompher ses moyens d'exécution. Une économie mesquine empêcha ainsi les beaux plans de Cessart d'avoir tout le succès qu'on en devait attendre, et il se retira du service avec le cordon de Saint-Michel. Il est mort en 1806, commandant de la Légion d'honneur. Ses manuscrits ont été publiés par M. Dubois d'Arnonville. L'auteur y mentionne, outre la digue et le pont de Saumur, les écluses de chasse du Tréport et de Dieppe, et le pont tournant du Havre.

**CHABERT** (Joseph-Bernard, marquis de), — vice-amiral et astronome, naquit à Toulon, le 28 février 1724, d'un officier de marine, et entra dans la marine, comme garde, en

1741. Dès ses premières campagnes, il fit remarquer la défectuosité de nos cartes relativement à l'Acadie, et rectifia la longitude de Buenos-Ayres. Nommé enseigne, en 1748, il retourna en Amérique, et, à la suite de son voyage, publia un mémoire où il fixait, par des observations astronomiques, les principaux points de l'Acadie, de l'île Royale et de Terre-Neuve. Cet ouvrage, qui le montrait aussi bon physicien qu'astronome, lui valut les suffrages des principales sociétés savantes de l'Europe. Encouragé par ce premier succès, Chabert résolut de faire, pour la Méditerranée, ce qu'il avait fait pour les côtes orientales de l'Amérique du Nord. Son travail ayant été interrompu par la guerre de 1756, il prit part, en qualité de lieutenant de vaisseau, à la prise de Mahon, puis continua ses études, tout en s'acquittant de ses devoirs comme commandant de l'*Hirondelle* et de la *Topaze*. Revenu en France, au commencement de 1758, il fut attaché au dépôt des cartes à Versailles, avec mission de coordonner les matériaux qu'il avait recueillis. Reçu membre de l'Académie des sciences, la même année, il fit, pour la réalisation de ses projets, deux voyages qui lui valurent, en 1764, le grade de capitaine de frégate. Pendant trois autres campagnes, de 1767 à 1769, il ne cessa d'amasser des matériaux pour son *Neptune de la Méditerranée.* Capitaine de vaisseau en 1771, brigadier des armées navales en 1776, la guerre d'Amérique le rappela aux combats. Commandant du *Vaillant* sous les ordres du comte d'Estaing, il prit part aux différentes affaires de la Grenade, passa, en 1780, au commandement du *Saint-Esprit*, et assista, sous le comte de Grasse, aux affaires des 29 avril, 1er juin, 5 et 6 septembre 1781. Blessé dans ce dernier engagement, il fut nommé chef d'escadre, et chargé de convoyer, avec quatre vaisseaux de guerre, une flotte marchande de 120 voiles, qu'il ramena heureusement de Saint-Domingue à Groix. Même en temps de

guerre, Chabert n'interrompait point ses travaux scientifiques; car, dès son retour en France, en 1783, il lisait, à l'Académie des sciences, un *Mémoire sur l'usage des horloges marines* relativement à la navigation, et surtout à la géographie. Nommé commandeur de Saint-Louis, en 1784, promu vice-amiral en 1792, il émigra la même année, et reçut, en Angleterre, la généreuse hospitalité de l'astronome Maskelyne. En 1800, il perdit la vue, par excès de travail. Rentré en France en 1802, et nommé membre du Bureau des longitudes l'année suivante, il ne cessa, malgré son état de cécité, de s'occuper des travaux qui avaient fait le charme de sa vie jusqu'à sa dernière heure, arrivée le 2 décembre 1805, jour même de la victoire d'Austerlitz. Indépendamment des ouvrages déjà cités dans cette notice, il a laissé de nombreux mémoires d'astronomie, de physique et d'hydrographie, insérés dans les *Mémoires de l'Académie des sciences*.

(*Archives de la marine. — Mémoires de l'Académie des sciences.*)

**CHABROL DE CROUZOL** (Christophe-Jean-André, comte), — homme d'État et ministre de la marine, puis des finances, naquit à Riom (Puy-de-Dôme) le 14 novembre 1791, d'une ancienne famille de l'Auvergne, se destina dans son enfance à l'état ecclésiastique, et passa ses premières années dans la congrégation de l'Oratoire; mais, ayant refusé de prêter serment à la constitution civile du clergé, il fut emprisonné, durant la Terreur, avec toute sa famille, et ne recouvra la liberté que dans les premiers mois de 1795. Entré dans la vie publique, en 1803, par les fonctions d'auditeur au conseil d'État, il devint maître des requêtes en 1809, troisième président de chambre à la cour impériale en 1811, intendant général des provinces Illyriennes la même année, conseiller d'État le 5 juillet 1814. Préfet du

Rhône pendant les Cent-jours, il mit la ville de Lyon en état de défense; mais Monsieur ayant quitté la ville à peine arrivé, Chabrol l'imita, et resta confiné à Clermont. Après le désastre de Waterloo, il vint reprendre son poste à Lyon, et commit la faute grave de s'associer à la réaction qui détermina, dans cette ville, une véritable terreur blanche. Nommé successivement, depuis 1817, sous-secrétaire d'État au ministère de l'intérieur, député du Puy-de-Dôme, directeur général de l'enregistrement et des domaines, pair de France, et enfin ministre de la marine en 1824, il marqua les quatre années de son passage au ministère par la création du conseil d'amirauté, le rétablissement des préfectures maritimes, l'organisation des équipages de ligne, l'institution d'une école d'application, la conservation des vaisseaux au moyen de couvertures mobiles, l'application aux colonies de la législation française; enfin, la reprise des grands travaux et des constructions navales qui permirent d'accélérer les armements nécessités par les expéditions de Grèce et d'Algérie. Appelé à faire partie du cabinet Polignac, lors de la retraite du ministère Martignac, il ne consentit à accepter le portefeuille des finances que vaincu par les instances de Charles X, dont il n'approuvait pas les tendances réactionnaires. Après la révolution de 1830, il resta étranger aux agitations de tous les partis; mais, comme pair, il déposa avec dignité dans le procès des ministres, et se prononça en 1832 contre l'exil des Bourbons de la branche aînée et des Bonapartes. Il est mort à Chevagnes, près Moulins, le 7 août 1836, grand officier de la Légion d'honneur.

(*Archives de la marine.*)

**CHAFFAULT DE BESNÉ** (Louis-Charles, comte du), — lieutenant général des armées navales, naquit le 29 février 1708 à Montaigu (Vendée) d'une noble et antique famille

du comté nantais, entra jeune dans la marine, et, après d'honorables services, parvenu au grade de capitaine de vaisseau, était capitaine de pavillon du marquis de Létanduère, lors du mémorable combat de 1747. Il y déploya un courage égal à celui de son chef et fut blessé au visage. Dix ans plus tard, commandant la frégate de 30 l'*Atalante*, division d'Aubigny, il se distingua par la lutte qu'il soutint aux atterrages de la Martinique contre un vaisseau anglais de 74, le *Warwick* qui, après avoir inutilement essayé de fuir, fut désemparé par la frégate et se rendit. M. d'Aubigny qui, dès le commencement de l'action en avait pressenti l'issue, en raison de la supériorité avec laquelle combattait sa conserve, était resté simple spectateur de la lutte pour ne rien dérober au commandant de l'*Atalante* de l'honneur d'un si beau succès. Devenu chef d'escadre et chargé, en 1758, de porter des troupes au Canada, le comte du Chaffault partit de Rochefort avec une division composée de cinq vaisseaux et d'une frégate. Trouvant le port de Louisbourg, bloqué par dix vaisseaux, il débarqua les troupes dans la baie de Sainte-Anne, et bientôt la perte de la colonie rendant sa présence inutile, il prit le chemin de la France. A 66 milles environ dans le N-N.-O. d'Ouessant, rencontrant une escadre anglaise composée de 7 vaisseaux et d'une frégate, il l'évita habilement et revint à Rochefort. En 1765, il commanda l'expédition dirigée contre Larrache, bombarda le port, en détruisit les batteries, et brûla quelques navires marocains. Nommé lieutenant général, en 1777, il commanda, en cette qualité, l'arrière-garde qui devint l'avant-garde à la bataille d'Ouessant. Grièvement blessé à l'épaule dans cette affaire, il eut, en outre, la douleur de voir son fils tué à ses côtés. Ce fut, du reste, le terme de sa carrière active. Il continua néanmoins de figurer sur les listes de la marine jusqu'en 1790, époque où il fut mis à la retraite. Il vivait retiré dans

son château, près de Montaigu, se livrant à l'agriculture et à la bienfaisance lorsqu'il fut arrêté, en 1793, par ordre du comité révolutionnaire de Nantes, et conduit au château de Luzançay. Après dix mois de captivité, il tomba malade et mourut dans les prisons de Nantes où il avait été transféré, plus encore de chagrin et d'ennui que de son grand âge et des suites de ses glorieuses blessures.

(*Biographie bretonne.* — *Les gentilshommes verriers de Monchamps en bas Poitou*, par M. Ch. Dugast-Matifeux. Nantes, V$^{ve}$ Mellinet, 47 pp. in-8°. (*Extrait des Annales de la Société académique de Nantes et de la Loire-Inférieure.*)

**CHAMPLAIN** (Samuel de), — fondateur de Québec et gouverneur de la *Nouvelle-France*, naquit au Brouage vers 1570 d'une famille protestante; servit, pendant les dernières guerres de la Ligue, le parti de Henri IV, en faisant des courses sur les côtes de Bretagne, et, après la paix de 1598, fit un voyage aux Indes orientales, à la suite duquel il fut envoyé, sous les ordres de Pont-Gravé, pour fonder des établissements dans le nord de l'Amérique. Partis de Honfleur en 1603, les deux commandants arrivèrent jusqu'au havre de Tadouzac, situé dans le Saint-Laurent, à quatre-vingts lieues de son embouchure, au confluent du Saguenay. Y laissant leurs navires, ils remontèrent le fleuve avec une petite barque jusqu'au saut Saint-Louis, où Jacques Cartier s'était arrêté dans son dernier voyage; puis ils pénétrèrent dans l'intérieur des terres, et Champlain, dressant une carte des pays visités, l'accompagna d'une relation qu'il rapporta à Henri IV. Celui-ci ayant concédé à M. de Mons, gentilhomme saintongeois, les titres de vice-amiral et de lieutenant général du roi en Acadie, avec pleins pouvoirs de faire la paix ou la guerre, comme de se livrer au commerce de pelleteries dans l'Amérique du Nord, Champlain retourna dans le Nouveau-Monde, en 1604, et séjourna trois ans en Acadie,

occupé soit à seconder MM de Mons et Pont-Gravé dans leur ébauche de colonisation, soit à faire sur les côtes et assez avant dans l'intérieur de nombreuses explorations dont il a consigné le résultat dans la relation de ses voyages. De retour en France, en 1607, il n'y resta que six mois, et repartit pour un troisième voyage avec les titres de géographe et capitaine pour le roi en la marine. Cette expédition fut la plus importante. Il jeta les fondements de Québec (1608), remonta, l'année suivante, le Saint-Laurent dont il fit la reconnaissance, soutint les Algonquins contre les Iroquois, et, après avoir assuré la victoire à ses alliés, donna son nom au lac sur les bords duquel la bataille s'était livrée, puis descendit la rivière qui met en communication ce lac avec le Saint-Laurent, et qu'il nomma plus tard Richelieu; enfin, il revint à Québec, et de là en France. De retour au Canada, en 1610, il battit de nouveau les Iroquois, à l'embouchure du cours d'eau qui porte leur nom. Stimulé par la découverte de l'Anglais Hudson, il voulut chercher, par le nord de l'Amérique, une route pour aller en Chine. Une première excursion qu'il fit, dans ce but, à la rivière d'Ottawa, fut sans résultat; et bientôt, détourné par d'autres soins, Champlain dut revenir en France, pour y demander des bras en faveur de sa colonie. En 1615, il y amena des religieux de l'ordre des Récollets, qui l'aidèrent dans son œuvre, en répandant la foi chrétienne dans la *Nouvelle-France*. Quant à lui, reprenant son projet de découvrir un passage au nord-ouest, il remonta de nouveau l'Ottawa, et s'avançant, tantôt en canot, tantôt par terre, il parvint au lac Huron, dont il côtoya les rivages méridionaux, puis se dirigea par les plaines jusqu'à l'Ontario qu'il traversa, et, après avoir secouru les Hurons contre les Iroquois, passa l'hiver au milieu des populations algonquines, dont il étudia les mœurs et la langue. Il les quitta en 1616, pour retourner de nouveau en Europe,

l'année suivante. En 1620, il revint au Canada pour la quatrième fois, avec le titre de lieutenant général du maréchal de Montmorency nommé vice-amiral de la *Nouvelle-France*. Mais, malgré tous ses efforts, le gouvernement soutenait si mollement la colonie nouvelle, que Champlain fut encore obligé, en 1624, de faire un dernier voyage en France pour solliciter, en personne, les fonds qu'on lui refusait. Les ayant obtenus en 1626, il poussa activement les travaux de fortification de Québec. Peu après, les événements prouvèrent qu'il avait sagement agi. Les Anglais, prenant prétexte du siége de la Rochelle par Richelieu, envoyèrent six vaisseaux de guerre au Canada. Sommé de se rendre, Champlain refusa, bien que la population de Québec ne fût encore que de deux cents âmes. En 1628, les Anglais étant revenus avec des forces plus considérables, la colonie dont les secours avaient été interceptés, et qui souffrait de la disette, fut obligée de capituler; mais comme la paix avait été conclue deux mois avant cet événement, Richelieu réclama énergiquement la restitution de Québec, dont la France reprit possession par le traité de Saint-Germain en Laye (1630). Redevenu gouverneur de la colonie en 1633, et désormais, fort de l'appui du grand ministre, Champlain transforma rapidement la bourgade de Québec en une ville florissante, et les Indiens, qui l'appelaient leur père, le secondèrent avec ardeur dans ses travaux. Il y mourut en 1635, entouré de l'estime et de la vénération de tous. On lui doit un *Traité de navigation*, publié en 1632.

(*Voyages de Champlain.* — *Histoires de la Nouvelle-France* de Marc Lescarbot et du P. Charlevoix. — *Histoire du Canada*, par Garneau.)

**CHATEAURENAULT** (François-Louis ROUSSELET, comte, puis marquis de), — vice-amiral du Levant et maréchal de France, naquit le 22 septembre 1641, dans la sei-

gneurie de Châteaurenault, en Touraine, érigée en marquisat en faveur de son père, gouverneur de Machecoul et de Belle-Ile. Il servit d'abord dans l'armée de terre, se signala à la bataille des Dunes et au siége de Dunkerque, sous Turenne; entra, en 1661, dans la marine, comme enseigne de vaisseau ; fit partie, trois ans plus tard, de l'expédition de Djidjelli où il fut grièvement blessé; devint capitaine de vaisseau en 1672, et commanda, la même année, une division qui purgea les mers du Levant des corsaires qui les infestaient, car il en prit cinq avec son seul vaisseau, bloqua Salé et en détruisit les forts. Chef d'escadre en 1673, et commandant une division de 5 vaisseaux, il mit le désordre dans un convoi de 130 bâtiments que Ruyter, le jeune, escortait avec 8 vaisseaux de guerre. Cette brillante action se passa à sept lieues environ du cap Lizard. En 1677, se trouvant à la tête de 7 navires, il remporta un autre avantage, encore plus décisif, sur un convoi hollandais à vingt-cinq lieues d'Ouessant. La même année, avec 6 vaisseaux et 3 brûlots, il dispersa, sur les côtes d'Espagne, une flotte hollandaise de 21 bâtiments commandés par l'amiral Evertzen. Après la paix de Nimègue, il prit part au bombardement d'Alger par d'Estrées en 1688. Nommé lieutenant général au commencement de 1689, il fut chargé, avec 24 vaisseaux, d'opérer un débarquement de 7,000 hommes en Irlande. Comme il arrivait dans la baie de Bantry, l'amiral anglais Herbert parut avec 22 vaisseaux plus forts d'échantillon et meilleurs voiliers que les navires français. Châteaurenault n'en courut pas moins au-devant de l'ennemi, le battit, effectua son débarquement, et revint à Brest, après avoir capturé, chemin faisant, un riche convoi hollandais : son expédition avait duré onze jours. Parti de Toulon, l'année suivante, avec 7 vaisseaux, il franchit le détroit de Gibraltar, malgré une armée de 22 vaisseaux an-

glo-bataves, commanda l'avant-garde à la journée de Béveziers, et contribua puissamment au gain de cette bataille. En 1693, il commandait encore l'escadre bleue au brillant coup de main du cap Saint-Vincent, et, cette même année, il fut nommé grand-croix de l'ordre de Saint-Louis, que Louis XIV venait d'instituer. Dans la campagne de 1694, il sut déjouer les plans de l'amiral Russel, et rendit inutiles les forces de beaucoup supérieures des alliés. Nommé capitaine général des mers de l'Océan par Philippe V, il succéda à Tourville dans la charge de vice-amiral des mers du Levant. Malheureusement, par suite de l'incurie du gouvernement espagnol, il ne put empêcher le désastre de Vigo. Il venait de conduire dans ce port la flotte des Indes quand il fut attaqué par l'amiral Rooke à la tête de forces écrasantes. Aidé de Bernard Renau, il résista héroïquement ; mais quand il vit tout perdu, il se résigna à brûler ou à échouer 10 de ses navires ; les 5 autres tombèrent au pouvoir de l'ennemi. Nommé maréchal de France en 1703, et chevalier des Ordres du roi en 1705, Châteaurenault n'eut plus à se distinguer depuis cette époque, vu la décadence de notre marine. En 1704, il avait été nommé gouverneur de Bretagne, charge qu'il exerça jusqu'à sa mort arrivée à Paris le 15 novembre 1716. — Son fils, parvenu au grade de capitaine de vaisseau, fut tué, après des prodiges de valeur, à la bataille de Malaga.

(*Revue des provinces de l'Ouest,* t. VI.)

**CHAZELLES** (Jean-Mathieu de), — astronome et professeur d'hydrographie, né à Lyon, le 24 juillet 1657, vint à l'âge de 18 ans à Paris, et fut présenté par Duhamel à J.-D. Cassini qui le prit avec lui à l'Observatoire. Il travailla au grand planisphère de cet établissement, puis il aida son maître, en 1683, dans la prolongation de la méridienne. Le duc de Mortemart, voulant l'avoir pour professeur, l'em-

mena à la campagne de Gênes, en 1684, et lui procura, l'année suivante, une place de professeur d'hydrographie pour les galères à Marseille. Il fit sur ces bâtiments plusieurs campagnes en 1686, 1687 et 1688, ce qui lui fournit les moyens de dresser de nouvelles cartes des côtes de Provence. Ayant eu l'idée d'utiliser les galères sur l'Océan, Seignelay en fit construire, en 1690, quinze à Rochefort. Elles allèrent jusqu'à Torbay en Angleterre, et servirent à la descente de Teignmouth. Chazelles eut, dans cette expédition, les fonctions d'ingénieur qu'il remplit avec exactitude et intrépidité. En 1693, il parcourut la Grèce, l'Égypte où il mesura les Pyramides, et la Turquie. Associé à l'Académie des sciences à son retour, il retourna à ses fonctions de professeur. Lorsqu'en 1700, on reprit les travaux de la méridienne, il aida encore Cassini. Revenu à Paris, l'année suivante, il communiqua à l'Académie le dessein d'un *Portulan général de la Méditerranée;* mais sa santé languissante l'empêcha de l'exécuter, et il mourut le 16 janvier 1710. Le *Neptune français*, publié au XVIII[e] siècle, contient plusieurs cartes de Chazelles.

(*Éloge*, par Fontenelle, dans les *Mémoires de l'Académie des sciences.*)

**CHOISEUL** (ÉTIENNE-FRANÇOIS, DUC D'AMBOISE ET DE), — connu d'abord sous le nom de *comte de Stainville*, lieutenant général, homme d'État, ministre des affaires étrangères, de la guerre et de la marine, pair de France, naquit le 28 juin 1719 d'une ancienne famille qui tirait son nom de la terre de Choiseul, en Champagne; entra au service dans l'armée de terre; obtint un avancement aussi rapide que mérité; et, à l'âge de quarante ans, était lieutenant général. La faveur de madame de Pompadour lui valut l'ambassade de Rome par laquelle il débuta dans la carrière politique; puis il fut envoyé à Vienne où il conclut l'alliance de la

France et de l'Autriche, au début de la guerre de Sept ans. A son retour, en 1758, il remplaça le cardinal de Bernis aux affaires étrangères. Créé bientôt duc et pair, il prit le portefeuille de la guerre, à la mort du maréchal de Belle-Isle, en 1761, et, laissant les relations extérieures à son cousin le duc de Praslin, il réunit, la même année, les deux ministères de la guerre et de la marine qu'il conserva jusqu'en 1766, époque où il permuta avec le duc de Praslin. Ministre de la guerre, Choiseul projeta la descente de 1759 que fit avorter le désastre de M. de Conflans, commit la faute d'abandonner le Canada, conclut le Pacte de famille avec les quatre branches de la maison de Bourbon régnant en Europe, et réorganisa l'armée par l'ordonnance de 1762. Ministre de la marine, il régénéra le *grand corps* par l'ordonnance de 1765, mais sans pouvoir élever les plébéiens aux grades supérieurs, à cause de la résistance des officiers *rouges*. Il acheta à la compagnie des Indes, tombée en dissolution, Lorient qui devint notre quatrième port de guerre, donna un excellent régime aux Mascareignes et aux Antilles, et fit de Saint-Domingue la plus florissante colonie du globe; mais il échoua complétement dans une tentative de colonisation de l'insalubre Guyane. Le duc de Praslin, qui le remplaça en 1766, continua son œuvre. De son côté, Choiseul acheta la Corse aux Génois, et s'empara de l'île en dépit de Paoli et des Anglais. C'était en 1768, un an avant la naissance de Napoléon. Les deux ministres tombèrent en 1770 pour n'avoir pas voulu plier devant madame Dubarry. Exilé dans sa terre de Chanteloup, près d'Amboise, Choiseul y reçut, malgré le roi, les témoignages de l'estime publique. Toutefois, Louis XV lui rendit justice quand il s'écria que, si Choiseul était resté au pouvoir, la Pologne n'eût pas été partagée en 1772. Choiseul mourut au mois de mai 1785. Il a été publié : *Mémoires de M. le duc de Choiseul, écrits par*

*lui-même et imprimés sous ses yeux, dans son cabinet à Chanteloup, en 1778 (publ. d'après l'exemplaire imprimé à Chanteloup, par Soulavie l'aîné).* Chanteloup et Paris, 1790, 2 vol. in-8°.

**CHOQUET DE LINDU** (Antoine), — ingénieur en chef de la marine, naquit le 7 novembre 1712, à Brest, où son père exerçait le double emploi d'écrivain du roi et de receveur des droits de l'amiral. Après avoir lui-même débuté, en 1734, dans la marine comme écrivain, et servi, pendant cinq ans, sous les ordres de Blaise Ollivier, il fut fait sous-ingénieur en 1743, et enfin appelé, en 1746, à succéder à Ollivier avec le titre d'ingénieur en chef. En 1764, par suite de la réunion des deux départements de la guerre et de la marine, il fut attaché au corps royal du génie, avec la commission de capitaine d'infanterie, et continua de diriger les travaux du port de Brest. Les deux départements ayant été de nouveau divisés, Choquet redevint, en 1767, ingénieur en chef de la marine, et fut pourvu d'une commission de capitaine de brûlot, grade équivalent à celui qu'il avait eu dans l'armée de terre. Décoré de la croix de Saint-Louis et admis à la retraite en 1784, il mourut à Brest, six ans plus tard (7 octobre 1790). Il était membre de l'Académie royale de la marine depuis sa fondation. Les principaux établissements et édifices qu'il a construits dans le port de Brest pendant sa laborieuse carrière, sont : de 1738 à 1746, trois cales de construction à Bordenave ; les anciennes forges démolies en 1789 ; la prison de Pontaniou ; le grand magasin aux fers et la menuiserie ; le magasin général et la corderie haute, tous travaux exécutés sous la direction d'Ollivier ; de 1747 à 1783, les magasins qui entourent la forme de Brest ; le bagne ; les trois formes de Pontaniou commencées par Ollivier ; les casernes du quartier de la marine ; la manufacture de toiles à voiles ; la Cayenne ou caserne des marins,

jusqu'au premier étage; la porte d'entrée principale du port, aujourd'hui déplacée, à cause de l'agrandissement du bassin de Brest et du passage de la voie de fer; le magasin aux fers avec la salle des gabarits; la boulangerie du parc aux vivres; l'hôpital de Pontanezen; la tour du phare d'Ouessant; enfin, la digue et la première écluse de l'anse Kerhuon. On a de Choquet de Lindu une *Description des formes et du bagne de Brest*, 1759, in-folio.

(*Biographie bretonne.*)

**COCHON-DUPUY** (Jean), — chirurgien-professeur de la marine, naquit à Niort (Deux-Sèvres), le 19 avril 1674, et appartenait à une famille honorable, originaire de la Rochelle. Son père, Philippe Cochon, sieur Dupuy, était médecin et maire de Niort. Jean étudia naturellement la médecine, et exerça d'abord à la Rochelle. En 1698, il adressa à l'Académie des sciences une observation sur un cas remarquable d'hydropisie de l'ovaire. A l'âge de 30 ans, il était docteur régent de la faculté de Toulouse, conseiller du roi et son médecin ordinaire dans la province d'Aunis; de plus, médecin en chef de l'hôpital militaire de la Rochelle. Appelé à cette époque à Rochefort, il y créa une école spéciale de chirurgie et d'anatomie, idée heureuse qui fut appliquée, quelques années plus tard, aux ports de Toulon et de Brest. En 1712, il succéda à Gallot, premier médecin de Rochefort. En 1745, il eut à lutter contre le scorbut pestilentiel apporté à Rochefort par l'escadre qui ramenait dans cette ville la garnison de Louisbourg. L'intensité du fléau fut telle, que plus de 150 chirurgiens, pharmaciens, aumôniers et sœurs de charité périrent victimes de leur dévouement à soigner les 3,000 malades atteints de la peste. Dupuy, qui s'était particulièrement signalé par son zèle et son habileté, reçut en 1753, — il avait près de 80 ans, — des lettres de noblesse. Il survécut peu à cette dis-

tinction, étant mort, le 10 octobre 1757, à Rochefort. — Son fils *Gaspard*, né en 1710 à Rochefort, où il est mort en 1788, lui succéda à l'École de médecine. On a de Cochon-Dupuy : *Histoire d'une enflure du bas ventre très-particulière ; — Manuel des opérations de chirurgie*. Toulon, 1726, in-8° ; — *trois volumes manuscrits comprenant des leçons d'anatomie et existant à la bibliothèque de l'hôpital de la marine à Rochefort, sous les* nos 6944 et 6149. — Un de ses parents, Cochon-Duvivier (*Pierre-Jacques-Thomas*), né le 8 octobre 1731 à Fressines, près de Melle (Deux-Sèvres), mort en décembre 1831, chirurgien en chef de la marine, a été également un praticien remarquable.

(*Biographie saintongeoise. — Histoire de la ville et du port de Rochefort, par MM. Viaud et Fleury. — Histoire du service de santé de la marine*, par le docteur A. Lefèvre [*Archives de médecine navale*, t. I, II et III].)

**COETLOGON** (Alain-Emmanuel, marquis de), — vice-amiral du Levant et maréchal de France, né en 1646 d'une ancienne famille de Bretagne qui tire son nom d'une châtellenie située dans l'évêché de Saint-Brieuc, était fils d'un conseiller au parlement de Bretagne. Il entra en 1668 dans la marine, comme enseigne de vaisseau ; servit dans la guerre de Hollande avec le grade de capitaine de vaisseau sous Duquesne ; se fit remarquer à la bataille de Palerme sur l'*Éclatant ;* concourut, en 1688, au bombardement d'Alger par le comte d'Estrées ; se distingua au combat de Bantry-Bay qui lui valut le grade de chef d'escadre ; commanda le *Saint-Philippe* à la bataille de Béveziers où il fut cité par Tourville pour le secours qu'il lui avait prêté ; et, à la Hougue, monté sur le *Magnifique*, il dirigea la première division de l'arrière-garde commandée par Gabaret. Au plus fort de l'action, Coëtlogon voyant que le *Soleil-Royal*, vaisseau-amiral, avait à soutenir les feux de plusieurs vaisseaux en-

nemis, quitta spontanément son poste pour se porter au secours de Tourville. Son attaque fut si impétueuse, que Russel plia et qu'un gros vaisseau anglais fut brûlé. En 1693, il contribua encore à la défense de Saint-Malo, et fit la guerre de course avec succès, quand Louis XIV ne put plus tenir d'escadres à la mer. Promu lieutenant général au commencement de la guerre de la succession d'Espagne, et envoyé au secours de Philippe V, il s'empara, après un combat opiniâtre livré à la hauteur de Lisbonne, d'un convoi hollandais escorté par 5 vaisseaux de guerre, et ravitailla l'Amérique espagnole. A Velez-Malaga (1704), il remplit, sur le *Tonnant*, les fonctions de vice-amiral du corps de bataille. Nommé vice-amiral, en 1717, à la place de Château-renault, Coëtlogon reçut le collier des Ordres, en 1724, et le bâton de maréchal, à son lit de mort, le 1er juin 1730. Il mourut sept jours plus tard. Depuis plusieurs années, il s'était retiré, par dégoût du monde, dans la maison professe des Jésuites de Paris. Son nom a été donné récemment à un aviso à hélice de seconde classe.

(*Biographie bretonne.*)

**COGOLIN** (Jacques de CUERS de),— chef d'escadre, issu d'une ancienne famille de Provence, s'embarqua comme volontaire en 1638, sur la galère la *Fourbine* qui fut employée au siége des îles de Lérins. Après une autre campagne dans la Méditerranée, il entra comme cadet au régiment des gardes, et prit part aux siéges de Saint-Omer, de Renty et du Catelet. Rentré dans la marine, il participa au combat de Barcelone, puis à celui du cap de Gates qui lui valut le brevet de capitaine de vaisseau. Il se distingua encore à Orbitello et à Candie. En 1664, il accompagna, comme capitaine en second de la galère la *Réale*, le duc de Beaufort dans son expédition contre les Barbaresques. En 1672, commandant le vaisseau l'*Éole* de 38 canons, il sauva

d'une surprise l'armée franco-anglaise ancrée dans la rade de Southwold. L'année suivante, sur le vaisseau la *Reine*, il participa aux trois batailles livrées contre les Hollandais. A Agosta, en 1676, il commandait le *Fidèle*, premier vaisseau de l'avant-garde, et, bien que blessé, continua à donner ses ordres sur un matelas. La bataille de Béveziers, à laquelle il participa sur le *Florissant*, semble avoir été le terme de sa belle carrière. Promu chef d'escadre de Picardie en 1693, et chevalier de Saint-Louis à la création de l'ordre, il est mort en 1700.

**COLBERT** (Jean-Baptiste), — ministre et secrétaire d'État sous Louis XIV, créateur de la marine française, naquit à Reims, le 26 août 1619, d'un fabricant de draps, et prit dans le commerce ses habitudes d'ordre, d'exactitude et de probité. Placé d'abord par son oncle Odart Colbert, négociant de Troyes, devenu secrétaire du roi, chez Mascranni et Cenami, banquiers de Mazarin, il devint intendant du cardinal dont il géra parfaitement la fortune privée, et celui-ci, en récompense, le recommanda, à son lit de mort, en termes magnifiques, à Louis XIV, qui le nomma intendant des finances en 1661. Le premier soin de Colbert fut d'éclairer le roi sur les dilapidations de Fouquet. Il contribua ainsi pour beaucoup à la condamnation de ce ministre qu'il devait remplacer, et la place de surintendant des finances ayant été supprimée, il obtint, pour lui-même, celle de contrôleur général. Devenu, en 1663, intendant de la marine sous la signature de Lyonne, il arriva enfin, en 1669, au poste de secrétaire d'État chargé de quatre de nos ministères actuels (finances, beaux-arts, travaux publics et marine). Obligés de nous borner ici à ce qui concerne cette dernière branche, nous en dirons cependant assez pour justifier l'éloge du plus grand des ministres qui aient honoré notre administration. Un des mérites de Louis XIV,

c'est d'avoir gardé, pendant vingt-deux ans, Colbert aux affaires. La grande gloire de Colbert, c'est d'avoir donné sur mer, à la France, l'influence matérielle et morale d'une puissance de premier rang. Il encouragea d'abord, par une série de mesures protectrices, le commerce français, alors écrasé par la concurrence hollandaise, ne négligea même pas, comme on l'a prétendu, les intérêts de l'agriculture, et, en même temps qu'il donnait à notre industrie nationale ce cachet de supériorité qu'elle a conservé dans toutes les œuvres d'art et de goût, il ranimait nos colonies jusque-là languissantes, en plaçant sous la protection de la France les flibustiers de Saint-Domingue ; en rachetant successivement les Antilles aux aventuriers qui en avaient pris possession ; en envoyant de nouveaux colons à Terre-Neuve, à Cayenne, à Madagascar et au Sénégal ; en achetant les comptoirs de Chandernagor et de Pondichéry ; en expédiant La Salle en Louisiane ; enfin, en fermant nos colonies aux échanges de l'étranger, pour les livrer à six compagnies privilégiées. Aucune de celles-ci ne prospéra, et la plupart durent être bientôt supprimées ; mais le pacte colonial a duré jusqu'au traité de commerce de 1860 avec l'Angleterre. La marine militaire, protectrice du commerce, fut rétablie sur un pied formidable. Dès 1665, on eut 70 bâtiments de guerre ; cinq ans plus tard, on en était déjà à 196 navires ; en 1683, à la mort de Colbert, on en comptait 276. De grands travaux furent entrepris à Dunkerque racheté en 1662 à Charles II d'Angleterre ; les ports de Brest et de Toulon furent considérablement agrandis ; celui de Rochefort créé de toutes pièces, 1665. Pour recruter le personnel de l'armée de mer, Colbert substitua au régime violent et arbitraire de la *presse* le système des classes, que nous gardons encore sous le nom d'inscription maritime, bien que la première forme de ce régime (l'enrôlement obligatoire et perpétuel) ait été né-

cessairement modifiée, et qu'un décret du 22 octobre 1863 l'ait encore une fois améliorée. C'est aussi à Colbert que l'on doit la création, en 1670, des gardes de la marine (pépinière des officiers de vaisseau), dans les trois ports de Brest, de Rochefort et de Toulon, et, quatre ans plus tard, l'établissement de la caisse des Invalides. L'amiralat, supprimé en 1626 par Richelieu, fut rétabli en 1669, mais réservé, comme distinction honorifique, aux Enfants de France. Quant aux chefs de l'armée navale, la plus haute dignité à laquelle ils pussent prétendre, était celle de maréchal de France. Venaient ensuite les deux vice-amirautés du Ponant et du Levant créées en 1666, puis les grades de lieutenant général des armées navales et de chef d'escadre. L'administration fut aussi puissamment organisée, et tout à fait séparée du commandement militaire. Colbert ne fit exception que pour un seul homme, Duquesne, qui conserva son commandement d'escadre, tout en dirigeant les travaux de Brest. Deux intendances générales furent créées : l'une, à la Rochelle, pour l'Océan ; l'autre, à Toulon, pour la Méditerranée. La paye des matelots et l'approvisionnement furent retirés aux capitaines des navires de guerre : tout trafic, tout transport de marchandises leur fut interdit. Pour couronner toutes ces mesures, Colbert fit publier, en 1673, l'ordonnance du commerce, œuvre du négociant Savary, véritable code en douze titres du commerce général, et, en 1681, l'ordonnance de la marine, en cinq livres, restée la base du second livre de notre code de commerce. Enfin, il travailla aussi au code des armées navales qui parut en 1689, sous le ministère de son fils Seignelay. — Nous avons essayé de résumer aussi brièvement que possible les principales ordonnances maritimes de cette administration colossale qui semble avoir réuni, dans l'espace de quelques années, les travaux de plusieurs générations. Aucun ministre n'a

6

plus fait que Colbert pour la grandeur navale de la France. Aussi, dès 1672, Louis XIV joignait à sa prépondérante armée de terre une puissante marine, et c'est ce qui explique la confiance avec laquelle il se jeta dans la guerre de Hollande. Après la paix de Nimègue, Colbert essaya de guérir les maux de la France, car elle n'était pas sortie sans blessures de cette lutte acharnée contre la coalition européenne soulevée par Guillaume d'Orange; mais l'influence de Louvois commençait à prévaloir dans les conseils du roi, et, à partir de 1678, le grand roi, se croyant l'impunité assurée, commença la longue série des fautes qui amenèrent la coalition d'Augsbourg. Quant à Colbert, il mourut le 6 septembre 1683, usé de travail et abreuvé de dégoûts par son maître. Le peuple fut aussi ingrat que Louis XIV, et il fallut enterrer de nuit, pour le soustraire à ses outrages, le ministre auquel il attribuait les taxes onéreuses et vexatoires établies depuis la guerre de Hollande. Ses dépouilles reposent dans l'église de Saint-Eustache à Paris. Louis XIV avait érigé pour lui en marquisat la terre de Seignelay, dans le département de l'Yonne. Le nom de *Colbert* a été donné à une de nos corvettes à roues de cinq canons : il devrait illustrer un de nos plus grands navires.

(*Notice*, par Lemontey. — *Histoire de Colbert*, par M. Pierre Clément.)

**COLBERT DE TERRON** (Charles), — intendant général de la marine et des armées navales, cousin du grand Colbert, fut d'abord intendant en Seudre, en 1666, et, en cette qualité, prit part à la création du port de Rochefort dont il fut le premier intendant. Il y fonda les premiers établissements, et rendit plusieurs ordonnances qui ont eu force de loi. Pendant la peste qui affligea la ville naissante en 1671, quoique malade lui-même, il se signala par son activité et son dévouement. En 1674, lorsque les Hollandais menacè-

rent Rochefort, il présida aux travaux de défense, et Tromp, s'étant présenté à l'embouchure de la Charente, fut obligé de se retirer, et dut se contenter de ravager Noirmoutiers, alors sans défense. Obligé, en 1675, de quitter Rochefort pour cause de santé, Colbert de Terron fut envoyé à Messine pour organiser cette ville qui venait de se soulever contre l'Espagne, puis il revint à Rochefort, où il est mort le 9 avril 1684. Il était aussi absolu dans son intendance que l'étaient ordinairement les ministres à l'époque de Louis XIV.

(*Histoire de Rochefort*, par MM. Viaud et Fleury. — *Documents inédits*.)

**COLLET** (Joseph), — contre-amiral, né à Saint-Denis de l'île Bourbon, le 20 novembre 1768, commença à l'âge de 12 ans à naviguer au commerce, d'abord sous les ordres de son père, puis comme capitaine de navire; entra, en 1790, comme volontaire dans la marine royale; devint enseigne, en 1793, et se signala dans plusieurs combats, notamment à celui du 22 octobre 1794, où 2 frégates, soutenues par une corvette, forcèrent deux vaisseaux anglais d'abandonner le blocus de Port-Louis. Le bâtiment de Collet, la *Cybèle*, fit ensuite partie de la division du contre-amiral Sercey, et participa aux quatre combats que cette escadrille livra aux Anglais, entre autres à celui du 9 septembre 1795 dans le détroit de Malacca. Promu au grade de lieutenant de vaisseau en 1797, Collet prit encore part, en 1801, au combat d'Algésiras, sur l'*Indomptable*, où il seconda dignement le commandant Moncousu, et, en 1802, il fit partie, sur ce même vaisseau, de l'expédition de Saint-Domingue. Nommé capitaine de frégate en 1803, bientôt après, chevalier de la Légion d'honneur, il justifia cette double distinction par une série de brillants exploits, dont le plus remarquable fut son beau combat en rade de l'île d'Aix, le 14 mai 1806, sur la *Minerve* contre la frégate anglaise la

*Pallas*, commandée par lord Cochrane. Aussi brave, mais moins heureuse au mois de septembre suivant, la *Minerve* étant sortie avec quatre autres frégates sous le commandement du capitaine de vaisseau Soleil, fut obligée de se rendre, après avoir lutté, pendant trois heures et demie, contre trois vaisseaux anglais. Collet, conduit en Angleterre, y resta prisonnier jusqu'en 1811. Fait capitaine de vaisseau dans l'intervalle, il reçut, après sa libération, le commandement de l'*Auguste*, faisant partie de l'escadre de l'Escaut, et se distingua à la défense d'Anvers en 1814. Pendant les Cent-Jours, il commanda la *Melpomène*, et fut chargé d'aller prendre à Naples Madame, mère de l'Empereur. A l'entrée du Crater, il fut joint par le *Rivoli*, prise anglaise, vaisseau de 74, qui, après trente-cinq minutes d'une lutte opiniâtre, le força d'amener. Collet, conduit de nouveau en Angleterre, fut bientôt rendu à la liberté; mais ce ne fut qu'en 1819 qu'il reprit du service actif, en faisant sur la *Galatée* plusieurs campagnes dans les mers du Levant et en Amérique. Appelé, lors de la guerre d'Espagne, à commander le *Trident*, il participa au blocus de Cadix et à la prise du fort Santi-Petri, ce qui lui valut la croix de commandeur de la Légion d'honneur. En 1827, malgré le mauvais état de sa santé, il demanda à faire partie de l'expédition projetée contre Alger, et, pendant treize mois et demi, il fut chargé de l'opération pénible et ingrate du blocus des côtes barbaresques. Promu au grade de contre-amiral, en 1828, il fut bientôt obligé de demander son remplacement, et revint à Toulon, pour y mourir vers la fin de la même année, 19 octobre.

**CORNIC-DUCHÊNE** (Charles), — corsaire, cousin du contre-amiral Cornic-Dumoulin, naquit à Morlaix, le 5 septembre 1731, d'un armateur; fut embarqué comme mousse dès l'âge de 8 ans, servit d'abord sur les navires de son

père; entra, en 1751, dans la marine royale, en qualité de pilote surnuméraire, obtint avec peine, cinq ans plus tard, le commandement d'une corvette, mais sans grade, attendu qu'il n'était pas gentilhomme, et se signala par de nombreuses prises. On était alors aux plus mauvais jours de la marine française. Peu de temps avant cette déplorable catastrophe que l'indignation générale flétrit du nom de déroute de M. de Conflans, c'est-à-dire à l'époque où un lieutenant général des armées navales manquait à l'honneur de la France, Cornic, en vue d'Ouessant, soutenait, le 24 juin 1758, sur la frégate la *Félicité*, de 30 canons et 210 hommes d'équipage, une lutte victorieuse contre trois navires anglais dont un vaisseau de 64, et entrait au Hâvre en traversant l'escadre de l'amiral Rodney. Ces succès et ceux qu'il remporta ensuite sur le vaisseau de 64 le *Protée*, armé en course, excitèrent la jalousie du *grand corps*, et il fallut que notre officier *bleu* prouvât, en blessant sept officiers *rouges*, qu'il était aussi habile tireur qu'intrépide corsaire. En 1761, alors que Belle-Ile était assiégée par les Anglais, Cornic proposa inutilement de la sauver en incendiant l'escadre de l'amiral Keppel avec 24 brûlots qu'il aurait commandés. La marine française, alors dirigée par Berryer, ne donna pas signe de vie. Il en résulta que l'île fut prise malgré l'énergique résistance de Sainte-Croix, son gouverneur. Au moment où la paix de Paris se signait, notre Breton songeait à une sérieuse descente en Angleterre. De 1763 à 1778, il ne cessa de s'occuper de projets utiles. En 1770, il se signala par un autre genre de dévouement. Lors d'un débordement de la Garonne, il passa trois jours et trois nuits à sauver, avec une frêle barque, les habitants de l'île Saint-Georges qui, sans lui, auraient infailliblement péri, fut blessé, et, quoique pauvre, en nourrit plusieurs centaines pendant quelques jours. Lorsqu'éclata la guerre de l'Indépendance améri-

caine, Cornic espérait un grade digne de ses exploits; mais, déçu dans son attente, il donna sa démission de lieutenant de vaisseau. La Révolution lui rendit enfin justice; malheureusement, il n'était plus en état de servir autrement que par ses conseils. Entre autres projets, il voulait faire de sa ville natale un refuge pour les corsaires. Il est mort à Morlaix, le 12 septembre 1809, chevalier de Saint-Louis.

(*Biographie bretonne.*)

**COSMAO-KERJULIEN** (Julien-Marie, baron), — contre-amiral, naquit le 29 novembre 1761 à Châteaulin (Finistère), où son père exerçait le notariat. Dès l'âge de 15 ans, il s'embarqua comme volontaire sans consulter ses parents, se distingua d'abord dans des combats de navire à navire pendant la guerre d'Amérique, et, malgré sa réputation d'habile manœuvrier, n'était encore que lieutenant de vaisseau en 1792. Mais, l'année suivante, il fut promu au grade de capitaine de vaisseau, et c'est en cette qualité qu'il fit partie de l'escadre du contre-amiral Martin. Au combat du golfe de Gênes (1795), où il commandait le *Tonnant*, il essaya inutilement de sauver le *Ça-ira* et le *Censeur*, abandonnés par l'amiral sur le champ de bataille, et le lendemain, il s'empara de la frégate anglaise l'*Alceste*. En 1805, Cosmao, chef de division depuis plusieurs années, était dans la flotte du vice-amiral Villeneuve. Aux Antilles, il eut pour mission spéciale d'attaquer le *Diamant*, rocher de la Martinique, réputé inexpugnable, et dont il s'empara cependant en quatre jours, bien que les Anglais qui l'occupaient lui eussent opposé la plus vive résistance. Au combat du Ferrol, il couvrit de son feu quatre vaisseaux espagnols qui, maltraités, dérivaient sur la ligne anglaise, et en sauva trois. A Trafalgar, sur le *Pluton*, qu'il commandait depuis le début de la campagne, Cosmao se surpassa lui-même par son intelligence et sa prodigieuse bravoure, manœuvrant constam-

ment pour empêcher la ligne d'être coupée, et pour soutenir ses voisins pressés par l'ennemi. Puis, quand l'issue de cette funeste journée ne fut plus douteuse pour personne, il se rallia au pavillon de l'amiral Gravina, et alla mouiller à Cadix, avec 4 autres vaisseaux français et 3 espagnols. Le surlendemain seulement de la bataille, il osa reprendre la mer sous l'impression sinistre d'un si grand désastre, dit M. Jurien de la Gravière, et, malgré la faiblesse de son équipage, réduit à moins de 400 hommes, malgré l'état de son vaisseau qui faisait trois pieds d'eau à l'heure, il se porta avec onze bâtiments à la rencontre de la flotte anglaise à laquelle il reprit deux vaisseaux espagnols, justifiant ainsi l'éloge dans lequel le ministre Decrès l'associa à Maistral, commandant du *Neptune*, en écrivant que ces deux capitaines s'étaient couverts d'honneur. Nommé contre-amiral, Cosmao ne cessa d'être employé à la mer jusqu'à la fin de l'Empire, malgré le blocus continuel et rigoureux de nos côtes. En 1813, il sauva encore un trois-ponts et deux frégates de l'escadre du vice-amiral Émériau qui, par suite d'une saute de vent, peu après leur sortie de Toulon, allaient être enveloppés par les Anglais. Chargé, en 1814, de protéger l'entrée à Toulon du *Scipion*, attendu de Gênes, il sortit avec trois vaisseaux et trois frégates, et s'acquitta heureusement de sa mission, malgré une flotte de quatorze vaisseaux qui lui barraient la route du retour. Créé baron, en 1810, Cosmao fut nommé, pendant les Cent-Jours, préfet maritime à Brest, puis élevé à la dignité de pair de France. D'abord destitué à la seconde restauration, sans pension de retraite, il ne put en obtenir qu'en 1817. Il comptait trente-six ans effectifs de service, pendant lesquels il avait fait vingt-cinq campagnes et assisté à onze combats, sans avoir jamais été blessé. Il est mort à Brest, le 17 février 1825, chevalier de Saint-Louis et commandant de la Légion

d'honneur. Son nom a été donné à une corvette à hélice et à batterie barbette de 10 canons, et celui de *Diamant* à un aviso à hélice de seconde classe.

(*Biographie bretonne.*)

**COUDÉ** (Louis-Marie), — contre-amiral, naquit le 17 décembre 1752 à Auray, d'un négociant, s'esquiva, à l'âge de 14 ans, de la maison paternelle pour ne pas embrasser l'état ecclésiastique, et vint à Lorient s'embarquer sur le navire de la compagnie des Indes, le *Duc de Duras,* commandé par un ami de sa famille. Après une campagne de dix-huit mois, comme pilotin, il revint chez son père, embarqua ensuite comme enseigne surnuméraire, puis comme enseigne titulaire, sur divers navires navires de la Compagnie, passa, en 1778, dans la marine militaire avec le grade de lieutenant de frégate, et servit d'abord sur l'*Iphigénie,* commandant Kersaint. Embarqué ensuite sur l'*Aigrette,* puis sur l'*Épervier*, il se signala, au début de la guerre d'Amérique, dans l'attaque des forts anglais de Guinée par la division Pontevès-Gien. Envoyé en France sur la corvette la *Junon* qu'il commandait, pour faire connaître le succès de l'expédition, il eut à soutenir, contre divers bâtiments, jusqu'à cinq engagements dans l'un desquels il fut horriblement brûlé par l'explosion d'un baril de poudre; mais, sans quitter son poste, il se fit plonger dans une barrique d'eau, et continua de donner ses ordres. De 1780 à 1783, il commanda le brick le *Saumon*, sur lequel il participa aux divers combats livrés par MM. de Ternay, de Barras et de Grasse. Après la paix de Versailles, il navigua au commerce. Rappelé au service de l'État, en 1792, avec le grade de lieutenant de vaisseau, il fut promu, l'année suivante, à celui de capitaine de vaisseau. C'est en cette qualité qu'il commandait en 1795 le vaisseau de 80 le *Ça-ira* dans l'escadre du contre-amiral Martin. Au combat de Gênes, le *Ça-ira*

ayant été démâté de ses deux mâts de hune dans un fort tangage, fut attaqué, d'abord par la frégate l'*Inconstant*, puis par l'*Agamemnon* de 64, que commandait Nelson, enfin par le *Captain*, de 74. Ayant repoussé successivement ces trois adversaires, mais très-maltraité lui-même, ainsi que le *Censeur*, commandant Bénoist, Coudé fut atteint le lendemain par l'escadre ennemie, et, mis dans l'impossibilité de manœuvrer par la lutte, prolongée pendant sept heures, de deux vaisseaux contre cinq, sur le point de couler, il fut forcé de se rendre ainsi que le *Censeur*. Le commandant du *Ça-ira* qui, malgré deux blessures graves, n'avait pas quitté le gaillard d'arrière, reçut les félicitations de ses vainqueurs eux-mêmes. Promu chef de division, à son retour d'Angleterre en 1796, et nommé, en 1800, au commandement de l'*Union*, puis du *Brave*, en 1803, Coudé, fit partie, en 1805, de l'expédition Leissègues qui allait porter des troupes à Saint-Domingue. Au combat de Santo-Domingo, 6 février 1806, attaqué, à la fois, par quatre vaisseaux anglais, il perdit la moitié de son équipage, et atteint lui-même de quatre blessures graves, dans l'impossibilité d'être secouru, il eut la douleur d'être obligé d'amener de nouveau son pavillon. Cette fois, les Anglais refusèrent de l'échanger, et il ne recouvra la liberté qu'en 1814. Nommé contre-amiral à son retour, il fut, quelques mois après, admis à la retraite, et, pendant les Cent-Jours, élu, à l'unanimité moins sa voix, membre de la chambre des députés par le collége électoral du Morbihan, réuni à Vannes sous sa présidence. Il est mort à Pontivy, le 10 février 1822, officier de la Légion d'honneur.

(*Biographie bretonne.*)

**COURCELLES** (ÉTIENNE CHARDON DE), — premier médecin de la marine et professeur de chirurgie, né à Reims en 1705; fut reçu, en 1741, bachelier de la faculté de Paris.

L'année suivante, il fut nommé correspondant de l'Académie des sciences, et envoyé à Brest où il ne tarda pas à diriger l'École d'anatomie, récemment créée. Par son enseignement personnel comme par l'impulsion qu'il donna à l'ensemble des études médicales, forma, en peu de temps il d'excellents élèves dont les services furent très-appréciés pendant la guerre de 1744. Le ministre Berryer venait de désorganiser cette École lorsqu'éclata, à Brest, la funeste épidémie qui, du mois de novembre 1757 au mois de mars 1758, moissonna la population et fournit à Courcelles l'occasion de déployer un dévouement héroïque. A la paix, il obtint le rétablissement de l'École prescrit par l'ordonnance du 1er mars 1765, et celui du jardin botanique supprimé par Berryer. Secondé par Poissonnier-Desperrières, il donna une grande extension à ce jardin restreint auparavant à la culture exclusive de quelques plantes médicinales. Membre fondateur, en 1752, de l'Académie de la marine, il a composé pour cette compagnie plusieurs mémoires, et a publié, en outre, divers ouvrages parmi lesquels nous citerons particulièrement les suivants où se remarquent une clarté et une méthode qui les rendaient fort utiles aux élèves auxquels ils étaient destinés : *Manuel de la saignée*, 1746, in-12 ; — *Abrégé d'anatomie*, etc., 1752, in-12; — *Manuel des opérations de chirurgie*, 1756, in-12. Après sa mort, arrivée à Brest, le 5 juillet 1775, parut encore son *Mémoire sur le régime végétal des gens de mer*, publié par M. le chev. de La Coudraye. Nantes, 1781, in-12. C'est la réputation de l'ouvrage de Poissonnier-Desperrières sur la *Nouvelle nourriture des gens de mer*.

(*Dictionnaire historique de la médecine ancienne et moderne, par Dezeimeris.* — *Biographie médicale.* — *Histoire de la ville et du port de Brest*, par P. Levot, T. II.)

**COURT** (..... LA BRUYÈRE DE), — vice-amiral, né vers

1665 à .... entra dans la marine, comme garde, en 1684, assista, pour son début, au bombardement de Gênes, et fut du nombre de ceux qui opérèrent la descente à Saint-Pierre d'Arena. L'année suivante, il prit part au bombardement de Tripoli. Enseigne en 1686, lieutenant de vaisseau en 1689, il embarqua, à la fin de l'année, sur le *Parfait*, dans l'escadre de Tourville, et assista à la bataille de Béveziers, où il commanda une chaloupe, ainsi qu'à la descente de Teignmouth. En 1693, il était sur l'*Agréable*, au coup de main du cap Saint-Vincent ; en 1694, sur le *Maure*, dans l'escadre de Jean Bart. Au bombardement de Dunkerque, en 1695, il commandait le *Melfort*, et se distingua en abordant une bombarde ennemie tout en feu, pour la faire échouer loin de la ville. Capitaine de vaisseau la même année, il accompagna Jean Bart dans sa croisière de la mer du Nord, ainsi qu'à Dantzick, et ramena, sur son bâtiment, l'*Alcyon*, le prince de Conti. En 1704, il commanda l'*Amiral* à Malaga, puis fut employé, à la tête d'une brigade de 3,000 hommes, au siége de Gibraltar. Chevalier de Saint-Louis en 1705, il montait le *Parfait* au siége infructueux de Barcelone. L'année suivante, il était au siége de Toulon, où il contribua grandement à repousser l'ennemi. De 1708 à 1710, il commanda la marine à Boulogne. Chef d'escadre en 1715, lieutenant général en 1725, commandeur de Saint-Louis en 1729, il dirigea, de 1741 à 1744, l'escadre de Toulon dans la Méditerranée. Mis à la tête de la flotte franco-espagnole, et chargé d'attaquer l'amiral Matthews, sans avoir égard au nombre de ses navires, il sortit de rade avec 27 vaisseaux dont 15 français, et livra aux Anglais, qui en avaient 30, dont 5 trois-ponts (à cinq lieues S.-O. du cap Sicié), une bataille que l'on peut considérer comme indécise. Les alliés, il est vrai, cédèrent le champ de bataille pour aller se ravitailler dans les ports d'Espagne, mais ils

ne perdirent pas un seul bâtiment, et coulèrent le *Marlborough*. Tel fut le résultat du combat naval de Toulon ou de la Ciotat, livré le 22 février 1744. Deux jugements qui nous semblent également injustes, autant que nous avons pu le démêler, d'après les récits contradictoires de cette bataille, furent prononcés à cette occasion. En Angleterre, Mathews fut condamné à être cassé pour n'avoir pas approché assez l'ennemi. En France, l'énergique octogénaire de Court, également accusé d'indécision, fut exilé dans ses terres. Au reste, la disgrâce de ce dernier dura peu, cár, en 1750, il fut fait vice-amiral et grand-croix de Saint-Louis. Il mourut peu après, en 1752, dans sa terre de Gournay-en-Bray (Seine-Inférieure).

**CUNAT** (Charlès-Marie), — enseigne de vaisseau et historien maritime, né à Saint-Malo, le 20 mai 1789, quitta le collége de Paris où il avait été élevé pour s'embarquer, à l'âge d'environ 16 ans, sur le corsaire le *Napoléon* où il prit une part honorable à deux combats. Embarqué en 1808 sur le bâtiment les *Deux-Sœurs*, et mis à bord d'une prise capturée par ce corsaire, il fut contraint de relâcher à Tranquebar, coulant bas d'eau, et là fait prisonnier par les indigènes. Emmené par les Anglais à Pondichéry, comme prisonnier sous caution, il put, en 1809, gagner l'île de France où résidait une partie de sa famille. En 1810, il fut embarqué sur la *Minerve*, capitaine Bouvet, participa, comme chef de pièce, à tous les combats de cette frégate, et reçut deux blessures, l'une à l'épaule, l'autre à l'œil. Revenu en France, après la capitulation de l'île de France, et fait enseigne de vaisseau en 1811, il fut envoyé sur un vaisseau à la défense d'Anvers. Détaché à terre, il soutint, contre les Anglais, plusieurs combats dans l'un desquels il enleva, de nuit, à la tête de 25 hommes, leurs positions avancées. A la paix, il se fixa à l'île de France, abandonna la

marine militaire, devint capitaine-armateur du navire *Latchimie*, ainsi nommé par lui en souvenir d'une Indienne qui lui avait sauvé la vie en le préservant des suites de la morsure d'une couleuvre-capelle, et fit plusieurs voyages dans l'Inde. Revenu en France, où le rappelait la santé de sa femme, il continua de naviguer au commerce, en qualité de commandant de la *Noémi*. Devenu veuf, il se remaria et se fixa définitivement, en 1835, à Saint-Malo pour s'y livrer à l'éducation de ses jeunes enfants. Depuis cette époque jusqu'à sa mort, arrivée à Saint-Malo, le 21 février 1862, il se consacra au service de sa ville natale où, pendant de longues années, il remplit les fonctions d'adjoint-maire avec un zèle et une urbanité dont ses concitoyens ont conservé le souvenir. Ses loisirs étaient employés à des travaux ayant pour but l'histoire de Saint-Malo ou celle des Malouins qui se sont illustrés par leur courage. Ne pouvant mentionner ici tous les ouvrages de cet évrivain laborieux et impartial, nous citerons du moins les principaux, c'est-à-dire, l'*Histoire de Robert Surcouf*, l'*Histoire du bailli de Suffren*, *Saint-Malo illustré par ses marins*, *Saint-Malo sous la Terreur*, l'*Histoire de la cité d'Aleth*, et l'*Évêché de Saint-Malo, anciennes réformations*, ouvrage posthume, publié par M. Henri Des Salles. Cunat avait, en outre, publié des notices sur un certain nombre de notabilités maritimes. Les plus importantes sont celles qu'il a consacrées, dans la *Biographie bretonne*, à *Desilles*, *Duguay-Trouin*, *Lemême*, *Potier*, *Surcouf*, etc. Il a, en outre, laissé le manuscrit d'une *Histoire de Saint-Malo* qui formerait plusieurs volumes. Il était chevalier de la Légion d'honneur depuis 1830.

(*Documents particuliers.*)

**CUVERVILLE** (Louis-Hyacinthe DE CAVELIER, chevalier de), — contre-amiral honoraire, naquit, en 1740, au château de Cuverville, près le Havre, entra dans la ma-

rine à l'âge de 15 ans, devint successivement enseigne en 1761, lieutenant de vaisseau en 1774, chevalier de Saint-Louis en 1776, capitaine de vaisseau en 1781, et prit une part des plus glorieuses aux cinq combats de l'Inde. A Madras notamment, commandant le *Flamand*, vieux vaisseau mailleté de 56, il força l'*Exeter*, de 64, à amener son pavillon; mais l'obscurité qui survint et l'ordre de rappel de Suffren l'empêchèrent de l'amariner. A Négapatam, ce fut lui qui commença l'action. Aux prises avec l'*Exeter* et le *Héros*, il ne se retira du feu qu'après avoir eu soixante-dix hommes hors de combat, ses voiles en lambeaux, ses manœuvres hachées, et vu fuir les deux navires qu'il avait combattus. A Trinquemalé, sur le *Vengeur*, autre vieux vaisseau de 64, il eut à lutter contre le *Worcester* et le *Monmouth*; mais l'épuisement de ses munitions et un incendie qui se déclara sur son bâtiment le forcèrent de se mettre à couvert derrière les vaisseaux du centre. Enfin à Goudelour, il combattit le *Magnanime*, capitaine Makenzie. Les deux vaisseaux étaient de même force; le courage, dit M. Cunat, fut égal des deux côtés. La Révolution vint briser la carrière de celui que Suffren appelait son *fidèle*, et qu'il avait surnommé le *brave*. En 1791, après avoir exercé pendant quelques jours le commandement de la marine à Brest, il émigra et se retira à Essen, en Westphalie. Élevé, en 1814, au grade de contre-amiral honoraire, il est mort à Quintin (Côtes-du-Nord), en 1819.

(*Documents inédits.*)

# D

**DALLERY** (Thomas-Charles-Auguste), — l'inventeur de l'hélice et des chaudières tubulaires, naquit à Amiens, le 4 septembre 1754, d'un facteur d'orgues auquel il succéda dans cette profession. Dès son enfance, il avait montré de grandes dispositions pour la mécanique : plus tard, il perfectionna l'orgue, et, en 1780, construisit une machine à vapeur, munie d'une chaudière tubulaire, pour faire marcher une voiture. La Révolution, en fermant les églises, le priva de son gagne-pain. Dallery se mit alors à perfectionner les clavecins à bombarde; à fabriquer des montres à répétition d'un système nouveau et aussi petites que des pièces de dix sous; à imaginer un procédé pour le travail de la bijouterie en or; sans pouvoir arriver à la fortune par ces diverses inventions. Une surtout le préoccupait : celle de substituer le bâtiment à vapeur aux bateaux plats armés pour la flottille de Boulogne. Il avait fait quelques économies; il n'hésita pas à les employer à des essais, et enfin, le 29 mars 1803, il prit un brevet d'invention pour un *mobile perfectionné appliqué aux voies de transport par terre et par mer*. Quelques essais de navigation à vapeur avaient déjà eu lieu depuis Papin, et en ce moment même l'américain Fulton se préparait à des expériences sur la Seine. Mais son bateau était à roues, et ce qui distingue l'œuvre de Dallery, ce sont plusieurs inventions ou perfectionnements importants, auxquels on donne communément une date postérieure et d'autres auteurs. Le rapport présenté, en 1845, à l'Académie des sciences par M. Morin, et approuvé par cette Compagnie, constate que, dès l'année 1803, Dallery avait

proposé : 1° l'emploi de chaudières à bouilleurs tubulaires verticaux communiquant avec un réservoir à vapeur : à l'inverse de M. Séguin, Dallery faisait circuler l'eau dans les tubes et la flamme à l'extérieur; 2° l'emploi de l'hélice immergée, comme moyen de direction et de propulsion des bâtiments à vapeur : Dallery en mettait deux, l'une à l'avant, l'autre à l'arrière de son bateau; 3° l'emploi des mâts formés de plusieurs parties rentrantes, comme les pièces d'une longue-vue; 4° enfin l'emploi d'une hélice verticale placée dans l'intérieur de la cheminée, et fonctionnant comme ventilateur pour activer le tirage des foyers. Les deux premières dispositions surtout étaient d'immenses perfectionnements. Il est vrai que, dès 1752, Daniel Bernoulli avait remporté le prix proposé par l'Académie des sciences pour l'application de l'hélice à la navigation, et que Paucton, en 1758, Littleton, en 1792, avaient fait quelques expériences; mais les essais tentés à ce sujet n'avaient pas eu de suite. Ceux de Dallery ne reçurent pas d'encouragement. Les moyens proposés pour la transmission du mouvement des pistons aux hélices étaient trop défectueux pour que l'expérience pût répondre aux espérances de l'auteur : on lui refusa des fonds pour continuer ses tentatives. Après avoir dépensé environ 30,000 francs, Dallery, à bout de ressources, désespéré, brisa son bâtiment, déchira son brevet, perdit ainsi le fruit d'inventions que d'autres, plus heureux, fécondèrent plus tard, et mourut oublié, le 1er juin 1835, à Jouy, près Versailles. Dix ans plus tard, l'Académie des sciences, ainsi que nous l'avons vu, proclamait les droits de cet inventeur méconnu.

**DANYCAN** (Noel), — sieur de l'*Épine*, armateur, naquit à Saint-Malo, dans la seconde moitié du XVIIe siècle, et appartenait à une famille originaire du Cotentin. Il commença, en 1688, la guerre de course. En 1692, année de la

bataille de la Hougue, il obtint du roi 2 vaisseaux qu'il mit avec 6 des siens, et confia le commandement de 2 de ces derniers à ses frères Paul et Servan. Les 8 navires ravagèrent les côtes de Terre-Neuve et y firent des prises considérables. Six ans plus tard, autorisé par Pontchartrain à tenter le passage du détroit de Magellan, il arma, avec ses frères, 2 vaisseaux qui, commandés par Fouquet et Ducoudray-Pérée, mirent à la voile en 1703, franchirent le détroit et découvrirent, à 60 lieues de là, des îles qu'ils appelèrent *Danycan*. Noël continua avec un rare bonheur ses expéditions à la mer du Sud jusqu'en 1706, époque où il prit, dans la Compagnie de la Chine, un intérêt qui le mit en état d'acquitter ses dettes. Lorsqu'en 1709 des capitalistes firent à Louis XIV un prêt de trente millions pour sauver la France, Danycan y contribua, à lui seul, pour quatorze millions, et, quelques années après, il fit au trésor royal l'abandon gratuit et spontané d'une partie de sa créance. En 1711, il forma avec des capitalistes une société pour l'expédition de Duguay-Trouin à Rio-Janeiro. En 1730, Louis XV lui concéda les fermes de Bretagne qu'il remit, l'année suivante, à ce prince qui le décora du cordon de Saint-Michel, puis lui fit la concession des mines de Bretagne et du Boulonnais dont sa famille eut la jouissance après lui. Il obtint encore plusieurs charges honorifiques. Son immense fortune lui avait permis d'acquérir quantité de fiefs nobles en Bretagne et en Normandie, ainsi que le comté d'Aligre, près Paris ; il en employa une partie à des œuvres pieuses. Il fut l'un des principaux fondateurs de l'hôpital général de Saint-Malo. Aussi son nom est-il resté à deux rues de cette ville. Une de ses sœurs, *Julienne*, femme le *Provost la Roche*, a fondé l'hôpital du Rozais, à Saint-Servan, et en fit présent aux pauvres; c'est aujourd'hui l'hôpital des marins. — *Louis-Paul*, *sieur de la Cité*, et *Joseph Servan*, *sieur du Rocher*, frè-

res puînés du précédent, naviguèrent constamment sur les vaisseaux lui appartenant. Servan, à l'âge de vingt ans, commanda le corsaire le *Succès*, et ensuite le *Diamant*, de 50 canons, avec lequel il s'empara du vaisseau espagnol le *San-Antonio*, de 54 canons, et tint tête, avec la même croisière, à 2 vaisseaux hollandais qui lui abandonnèrent le champ de bataille. Son frère Noël, ayant armé 6 vaisseaux en 1696, confia de nouveau le commandement du *Diamant* à Servan et chargea Louis-Paul de celui du *Phélyppeaux*. L'expédition, qui avait pour mission de porter du secours à nos pêcheries de Terre-Neuve, aida M. de Brouillan, gouverneur de Plaisance, à prendre aux Anglais le port Saint-Jean ainsi que l'établissement du Forillon, et, en allant comme en revenant, elle captura un grand nombre de bâtiments anglais. En 1701, Joseph commandait le *Martinet*, de 30 canons; en 1702, le *François*, de 36; en 1705, le *Falmouth*, envoyé au Pérou. Ce vaisseau s'étant perdu près de Buenos-Ayres, Servan commanda le *Chancelier* dans l'expédition de Rio-Janeiro. Son frère Louis fut le commandant du *Mars* dans la même expédition.

(*Biographie bretonne.* — Cunat, *Saint-Malo illustré par ses marins.*)

**DAUGIER** (François-Marie-Eugène, comte), — vice-amiral, né le 12 septembre 1764, à Courtezon (Vaucluse), entra dans la marine en 1782, débuta par plusieurs campagnes dans l'Inde, devint lieutenant de vaisseau en 1789, et, après trois ans de congé, fut chargé, en 1793, des fonctions de major-général de l'armée du vice-amiral Morard de Galle. Bien qu'il se fût efforcé, au péril de ses jours, de comprimer l'insubordination des équipages, il n'en fut pas moins destitué et incarcéré. Mais, rappelé bientôt au service, et nommé capitaine de vaisseau, il participa, sur la *Proserpine*, au combat du 13 prairial an II et à celui de Groix, livré

l'année suivante. Choisi par Villaret-Joyeuse pour rendre compte de cette dernière journée, il justifia cette distinction en luttant victorieusement, pour le salut d'un convoi, à l'entrée de la baie d'Audierne, avec quatre frégates contre un vaisseau et trois frégates anglaises. Quand Bonaparte conçut le projet d'une descente en Angleterre, Daugier fut d'abord nommé président d'une des commissions formées pour l'armement de la flottille, puis commandant des marins de la garde et de la division du Havre. Étant parvenu à la conduire intacte à Boulogne, il reçut le commandement d'un des quatre grands corps de la flottille, et repoussa sur tous les points les attaques incessantes de l'ennemi. Chargé, en 1807, de transporter les marins de la garde à Dantzick, il contribua à la capitulation de cette place, ainsi qu'au siége de Stralsund et à l'attaque de Rugen. L'année suivante, il combattit en Espagne, à Baylen, avec la plus grande valeur. Revenu en France, après la capitulation d'Andujar, il voulait prendre sa retraite, quand Napoléon le nomma préfet de Lorient. La première restauration le fit contre-amiral, chevalier de Saint-Louis et comte. La seconde lui conféra successivement les préfectures de Lorient, Rochefort et Toulon, et le nomma commandeur, puis grand-croix de Saint-Louis, grand officier de la Légion d'honneur, directeur du personnel de la marine, membre du conseil d'amirauté et vice-amiral. Élu, en 1815, à la chambre des députés par le Morbihan, puis ensuite par le Finistère, et, en 1827, par le Vaucluse, il fut admis, en 1831, dans le cadre de réserve. Il est mort le 12 avril 1834, à Fontenoy-sous-Bois, près Paris.

**DECRÈS** (Denis, duc), — vice-amiral et ministre de la marine, né le 18 juin 1762, à Châteauvillain (Haute-Marne), entra dans la marine, comme aspirant-garde, en 1779; fut embarqué sur la frégate le *Richemont*, faisant partie de l'armée navale aux ordres du comte de Grasse ; participa à

tous les combats qu'elle eut à soutenir, et se distingua principalement à la journée des Saintes, où il porta, sous le feu de l'ennemi, une remorque au *Glorieux*. Cet acte d'intrépidité, auquel le vaisseau dut son salut, valut à Decrès le grade d'enseigne. Passé en cette qualité sur la *Nymphe*, il prit part, le 18 février 1783, au combat dans lequel cette frégate, aidée de la *Cybèle* et de l'*Amphitrite*, s'empara du vaisseau anglais l'*Argo*. Promu au grade de lieutenant de vaisseau, en 1786, Decrès fut envoyé, cinq ans plus tard, dans les mers de l'Inde, comme major de la division commandée par M. de Saint-Félix. C'est là qu'avec trois canots, il reprit à l'abordage, aux Mahrattes, un bâtiment du commerce français qu'ils avaient capturé. Fait capitaine de vaisseau en 1793, puis bientôt destitué comme noble, et incarcéré, il fut presque aussitôt relâché, et vécut presque ignoré jusqu'à sa nomination au commandement du vaisseau le *Formidable*, commandement qu'il exerça, dans l'escadre de Villeneuve, du 27 octobre 1795 au 15 octobre 1797. Promu chef de division en 1796, contre-amiral en 1798, ce fut en cette qualité qu'il commanda, sur la *Diane*, l'escadre légère de l'armée navale aux ordres de Brueys. Il se distingua, à l'attaque de Malte, dans un engagement assez vif avec les galères de l'Ordre. A la funeste journée d'Aboukir, il essuya vaillamment le feu des Anglais qui lui criblèrent son gréement, et voulut transporter son pavillon, soit sur le *Mercure*, soit sur l'*Heureux*, qui s'étaient échoués à la côte; mais il les trouva dans un tel état de délabrement qu'il retourna à bord de la *Diane*, et, avec la *Justice*, il suivit le *Guillaume-Tell* à Malte. L'île ayant été bloquée par les Anglais, et la cité Valette investie par les Russes et les Napolitains, Decrès reçut, du général Vaubois, l'ordre de partir sur le *Guillaume-Tell* pour ramener en France les malades et demander du secours. Attaqué, à sa sortie, par la

*Pénélope* et bientôt par le *Lion*, il maltraita ses deux adversaires; mais le *Foudroyant*, vaisseau de 86, étant survenu, la lutte semblait impossible. Decrès la soutint néanmoins pendant huit heures, et ne se rendit que criblé de blessures, après avoir eu ses mâts abattus et la moitié de son équipage hors de combat. La victoire avait coûté cher aux Anglais, car la *Pénélope* put seule amariner le *Guillaume-Tell*. Le *Lion* et le *Foudroyant* arrivèrent coulant bas d'eau à Minorque. Le Premier Consul récompensa magnifiquement Decrès, d'abord par la remise d'un sabre d'honneur et d'une montre marine, puis en l'appelant successivement à la préfecture de Lorient, au commandement de l'escadre de Rochefort, enfin, en 1801, au ministère de la marine qu'il exerça pendant toute la durée de l'Empire. Pour apprécier, comme il convient, son administration, que les ambitions déçues, les intérêts froissés ont tant dénigrée, il suffit de comparer l'état de la marine en 1814 à ce qu'elle était en 1801, époque où les arsenaux étaient vides, les ressources nulles, et où la tourmente révolutionnaire avait introduit l'incapacité et l'indiscipline dans la flotte, le désordre et les malversations dans les arsenaux. Decrès réorganisa tous les services, fit affluer les munitions dans les ports, construisit des vaisseaux, continua les travaux de Cherbourg, et exécuta ceux de Venise, d'Anvers, de New-Diep et de Flessingue. Sa correspondance avec les préfets le montre constamment occupé de prévenir ou de réprimer le gaspillage et la fraude. On doit encore lui tenir compte de la part qu'il prit dans l'armement de la flottille de Boulogne, et, malgré les revers de la marine impériale, des 103 vaisseaux de ligne que possédait la France en 1814. Comprenant que notre infériorité maritime provenait surtout du personnel improvisé forcément par la République, personnel brave, mais totalement étranger aux manœuvres d'es-

cadre, Decrès rappela au service, autant qu'il lui fut possible, les débris de notre ancienne marine. Son ministère était d'autant plus difficile qu'il avait sans cesse à combattre les préventions de l'Empereur qui ne tenait pas assez compte de la différence qu'il y avait entre les armées de mer, qui ne s'improvisent pas, dont les éléments contrarient d'ailleurs les mouvements, et celles de terre, docile instrument de ses victoires. Nommé grand-aigle de la Légion d'honneur et vice-amiral en 1804, Decrès fut, en outre, créé comte, puis duc, par Napoléon. Rentré dans la vie privée à la première restauration, qui le nomma chevalier de Saint-Louis, il reprit naturellement son portefeuille pendant les Cent-jours, et tomba de nouveau avec l'Empire. Il périt en 1820, assassiné par son valet de chambre dans des circonstances singulières. Celui-ci, espérant dérober par la mort de son maître la connaissance d'un vol considérable qu'il lui avait fait, plaça entre les matelas de son lit des paquets de poudre dont il détermina l'explosion pendant son sommeil. Ceci se passait le 20 novembre. Appelé par sa victime, l'assassin se jeta par une fenêtre et se tua. Decrès mourut quinze jours plus tard (7 décembre), plus d'émotion que de la suite de ses blessures. Son nom a été donné à une corvette à hélice et à batterie barbette de 10 canons.

(*Correspondance de Napoléon avee le ministre de la marine.*)

**DEGAULLE** (Jean-Baptiste), — ingénieur hydrographe et professeur de navigation, naquit le 6 juillet 1732, à Attigny (Marne), et servit d'abord sur les vaisseaux de l'État et du commerce. Se trouvant, en 1758, à Louisbourg, lors de la prise de cette ville, il s'échappa avec huit de ses camarades, au moment où elle ouvrait ses portes aux Anglais, aborda à Gaspé, à l'entrée du Saint-Laurent, et, au prix de fatigues inouïes, arriva à Québec. Forcé de quitter la mer, en 1766, par suite de ses infirmités, il enseigna l'hydro-

graphie au Havre, puis à Honfleur, où il est mort, le 13 avril 1810. Membre correspondant de l'Institut, des Académies de Rouen et de Caen, ainsi que de l'Académie royale de la marine, il soumit à cette dernière compagnie des *Cartes réduites de la Manche de Bretagne et des Sorlingues*, publiées en 1778 avec un mémoire explicatif, puis des *Réflexions* (inédites) *concernant les fonds de la mer*. On lui doit encore les ouvrages suivants : *Usage d'un nouveau calendrier perpétuel astronomique et maritime*. Paris, 1768, in-8° ; — *Construction et usage du sillomètre*, etc. Paris, 1782, in-8°; — *Construction et usage d'un nouveau compas de variation à réflexion*. Le Havre, 1777, in-12; — *Construction et usage d'un nouveau compas azimutal à réflexion* (pl.). Le Havre, 1779, in-12; — *Instruction détaillée sur la manière de vérifier les boussoles*. Le Havre, 1803, in-12 ; — *Projet d'un port de refuge à établir sur le banc de l'Éclat, proche le Havre*. Pont-l'Évêque, 1808, in-4°; — *Nouveau moyen de vérifier la hauteur du soleil*, in-12.

(*Archives de l'Académie royale de la marine*.)

**DELAPORTE** (Pierre-Louis), — premier chirurgien en chef de la marine, né à Brest, le 7 juin 1773, entra dans le service de santé, comme élève chirurgien, en 1790, devint chirurgien de première classe en 1796, professeur en 1802, second chirurgien en chef en 1808, et premier chirurgien du 7 juin 1814 au 16 janvier 1829, époque de son admission à la retraite. C'est lui qui a le premier pratiqué en France, sur le vivant, la ligature de l'artère iliaque externe, six jours avant que le journal de Corvisart et Leroux eût révélé à la France la méthode des chirurgiens anglais Abernethy, Freer, Tomlinsen et Cooper. Un mémoire que Delaporte adressa sur cette opération à la Société médicale d'émulation de Paris lui valut une médaille d'or, mais provoqua une polémique entre luiet le docteur Miriel, qui avait essayé précédemment la même opération sur des cadavres. Indé-

pendamment des deux mémoires publiés à cette occasion par Delaporte, on lui doit : *Notice sur feu Étienne Billard*, 1808, in-4°, 19 pp. Il est mort à Brest, le 19 février 1853, chevalier de la Légion d'honneur et de l'ordre de Saint-Michel.

(*Documents inédits.*)

**DENIÉPORT** ou **DENIEWPORT** (V. Beaudoin).

**DENIS-LAGARDE** (René-Jean-Marie), — capitaine de vaisseau, fils d'un receveur de l'enregistrement et frère d'un conseiller d'État, naquit à Paimpol (Côtes-du-Nord), le 9 novembre 1772, et s'est illustré par les combats de la *Clorinde* qui, livrés le 25 et le 26 février 1814, ont jeté un dernier reflet de gloire sur la marine impériale. Entré, comme aspirant, dans la marine militaire, en 1792, il était capitaine de frégate depuis 1803, et avait, en cette qualité, exercé plusieurs commandements importants, lorsqu'il fut appelé, à la fin de 1813, à celui de la *Clorinde*. Sorti, le 1er décembre, de la rade de Brest, pour croiser avec la *Cérès*, et séparé pendant la nuit de sa conserve, Denis-Lagarde se dirigea seul vers la côte d'Afrique. Après avoir, dans l'espace de dix jours, pris, brûlé ou coulé sept bâtiments de guerre ou de commerce, la *Clorinde*, assaillie par des gros temps continuels, regagnait péniblement les côtes de France pour se réparer, et, chemin faisant, elle avait encore brûlé quatre navires anglais, lorsque, le 25 février 1814, par 45° de lat. N., 13° de long. O., elle eut connaissance de l'*Eurotas*, frégate de 56 canons de 24. Beaucoup plus faible d'échantillon, la *Clorinde* n'avait à lui opposer que 46 canons de 18. Denis-Lagarde n'en prit pas moins l'initiative de l'attaque, et, après trois heures d'un combat acharné où il eut une cuisse traversée par un biscayen, il força son ennemi à la retraite. Trop avariée elle-même pour poursuivre l'*Eurotas*, la frégate française, attaquée le lendemain par

deux nouveaux adversaires, la *Dryade*, de 58 canons, et la corvette-brick l'*Achates*, de 16, fut obligée d'amener ses couleurs, après la plus vive résistance. Écho volontaire des infidèles relations de ces combats, M. W. James, dans son *Histoire navale d'Angleterre*, publiée en 1826, a attribué la prise de la *Clorinde* à l'*Eurotas*, et, avec une partialité qu'on ne saurait trop regretter, il a dénaturé les faits pour rabaisser le mérite des officiers français. La Restauration, plus juste, les avait récompensés de leur bravoure. A son retour de captivité, Denis-Lagarde fut non-seulement acquitté honorablement, ainsi que son second Rabaudy, mais encore nommé capitaine de vaisseau, officier de la Légion d'honneur et chevalier de Saint-Louis. Mis prématurément en retraite, le 1er janvier 1820, il est mort à Binic (Côtes-du-Nord), le 24 avril 1849.

(*Biographie bretonne*.)

**DESCLOUZEAUX** (Hubert CHAMPY, chevalier), — intendant de justice, de police et de finances de la marine, des armées navales, des fortifications et des haras en Bretagne, né vraisemblablement en Champagne dans le premier quart du XVIIe siècle, entra dans la marine, comme commissaire ordinaire, aux appointements de 300 livres, en 1654. Quatre ans plus tard, il commandait le vaisseau de 40 canons l'*Elbeuf*, et remplissait les fonctions de commissaire dans l'escadre envoyée en Italie. Il commanda la *Victoire* lors du voyage du roi à Dunkerque. Quand il fut nommé commissaire de la marine à Rochefort, en 1670, Colbert de Terron, qui créait alors ce port, utilisa son activité et son intelligence dans la construction des vaisseaux, des magasins, des ateliers, des cales, etc., de ce nouvel arsenal, et lorsque Seignelay vint à Rochefort, en 1673, il n'eut que des éloges à décerner à Desclouzeaux qui contribua efficacement, la même année, à l'armement de 26 vaisseaux et

de beaucoup d'autres bâtiments inférieurs. Il ne déploya pas moins d'activité lorsque Rochefort fut menacé, en 1674, par les Hollandais. Tromp, intimidé par les mesures vigoureuses prises en cette circonstance, se rejeta sur Noirmoutiers qu'il mit à contribution. Élevé, en 1675, au grade de commissaire-général, et passé en cette qualité au Havre, Desclouzeaux créa les ateliers de cet arsenal, et fit exécuter de grands travaux pour diminuer les dangers de l'entrée du port. Chargé, en 1680, d'administrer le port de Dunkerque, il y rendait les mêmes services quand il fut nommé, en 1683, intendant de l'escadre envoyée en Danemark sous les ordres de M. de Preuilly. Après avoir rempli sa mission avec intelligence et succès, il exerça, pendant quelques semaines, les fonctions de commissaire-général à Brest, puis celles d'intendant qu'il y remplit jusqu'à sa mort arrivée le 6 mai 1701. Pendant les dix-huit années de son administration signalée par de grandes expéditions maritimes auxquelles Brest contribua à lui seul plus que tous les autres ports, non-seulement il s'occupa, avec ardeur, des armements obligatoires, mais il trouva encore le temps de développer les ressources de l'arsenal, et s'intéressa, selon l'usage de l'époque, aux armements en course qui l'enrichirent. Administrateur actif et éclairé, il n'a encouru qu'un reproche, celui d'avoir été plus ardent que méthodique dans l'exécution de ses plans et de ceux qu'on lui confiait. Au surplus, il fut arrêté plus d'une fois, de ce côté, par la pénurie financière de la seconde partie du règne de Louis XIV.

(*Correspondance de la Cour et des Intendants. — Histoire de la ville et du port de Brest, par P. Levot.*)

**DES ROTOURS** (Jean-Julien, baron ANGOT), — contre-amiral, naquit le 2 juin 1773, au château des Rotours, près d'Argentan. Destiné dès sa plus tendre enfance au métier des armes, il fut mis à sept ans à l'école militaire

de Vendôme, entra dans la marine à l'âge de 18 ans, et embarqua sur la gabarre la *Bretonne*, destinée à faire une croisière dans la Méditerranée. Il fit ensuite partie de l'expédition envoyée, en 1792, à Saint-Domingue. Fait prisonnier à l'engagement du 21 juin 1793, au moment où, s'avançant en parlementaire, il cherchait à arrêter l'effusion du sang entre les blancs et les hommes de couleur, il ne fut délivré qu'après plusieurs semaines de captivité. Enseigne en 1797, lieutenant de vaisseau en 1802, et nommé au commandement du brick le *Curieux*, il fut obligé de revenir en France pour se rétablir de la fièvre jaune. Embarqué, en 1805, sur la frégate l'*Hermione*, il prit part au combat du Ferrol et à la funeste bataille de Trafalgar. Capitaine de frégate en 1808, il commanda, dès l'année suivante, le vaisseau l'*Albanais*, stationné dans l'Escaut, se distingua dans la défense du pays contre les Anglais, et y obtint la croix de chevalier de la Légion d'honneur. Il remplit ensuite diverses missions jusqu'en 1814, et, lors de la déchéance de Napoléon, bien qu'attaché de cœur aux Bourbons, il se refusa à déposer spontanément la cocarde tricolore. Louis XVIII le récompensa de sa fidélité et de ses services passés, en lui donnant le grade de capitaine de vaisseau. Pendant les Cent-jours, il ne sollicita aucun emploi. Ce ne fut qu'en 1816 qu'il reprit la mer pour faire à la Martinique, sur le *Foudroyant*, une campagne dans le cours de laquelle il fut nommé baron. La fièvre jaune l'atteignit encore au retour, et faillit l'emporter. En 1819, il fut nommé commandant d'une division chargée de la station du Levant, et qui était composée de la corvette l'*Espérance* portant les élèves de la première promotion d'Angoulême, de la goëlette l'*Estafette* et de la gabarre la *Lionne*. Dans cette mission, qui dura de février 1820 au mois d'avril de l'année suivante, il sut combiner et multiplier ses mouvements de telle sorte que, tout

en protégeant le commerce français contre les pirates, il fit visiter plusieurs fois aux élèves les principales échelles du Levant. Élevé, à son retour, au grade de contre-amiral, et chargé d'apprécier, sur les lieux mêmes, les avantages et les inconvénients du maintien de l'école de marine à Angoulême, il se prononça nettement pour une école flottante, et proposa d'en revenir, sauf quelques modifications, à l'organisation du *Tourville*. Lorsque la guerre d'Espagne eut été résolue, il fut nommé au commandement d'une division chargée de croiser dans la Méditerranée, puis appelé au commandement par intérim de l'armée navale mouillée devant Cadix, et enfin chargé, par le contre-amiral Duperré, de l'attaque du fort Santi-Petri, dont la prise amena peu après la reddition de Cadix. La croix de commandeur, et le changement du nom de *Centaure*, son bâtiment, en celui de *Santi-Petri* furent les récompenses de ce beau fait d'armes. Des Rotours commanda ensuite la station de Cadix, ce qui lui fournit l'occasion de réintégrer dans ses droits Jean VI de Portugal, détrôné par son fils Don Miguel, que favorisaient sous main les Anglais. Nommé, en 1826, gouverneur de la Guadeloupe, non-seulement il y fit preuve d'une administration sagement progressive et libérale, mais encore il y accomplit des améliorations matérielles considérables. Agriculture, travaux de canalisation, commerce, industrie, navigation, tout prit sous son impulsion un rapide essor. Cette ardente sollicitude pour l'accomplissement de sa mission était d'autant plus louable qu'il y perdit presque coup sur coup sa femme et une de ses filles. Malade lui-même, il fut obligé, quelques mois avant la révolution de Juillet, de demander son retour en France. Lors de son admission à la retraite, en 1838, il fut promu à la dignité de grand officier de la Légion d'honneur. Il est mort peu après, à Brest, le 28 mars 1844.

(*Essais de biographie maritime.*)

**DES TOUCHES** (CHARLES-RENÉ-DOMINIQUE SOCHET, CHEVALIER), — contre-amiral, issu d'une ancienne et noble famille du bas Poitou, naquit à Luçon, le 7 août 1727, entra, en 1743, dans la marine, comme garde, devint enseigne en 1748, lieutenant de vaisseau en 1756, et embarqua sur divers navires jusqu'en 1765, où il eut le commandement de la corvette la *Corisandre*. Devenu capitaine de vaisseau en 1772, il prit part à la bataille d'Ouessant sur l'*Artésien*, puis nommé, en 1780, au commandement du *Neptune*, il se rangea sous le pavillon du chevalier de Ternay, commandant d'une division de 11 navires chargée d'escorter un convoi qui portait 6,000 hommes de troupes aux États-Unis. Au sud des Bermudes, on rencontra une division anglaise composée de 5 vaisseaux et d'une frégate, mais l'affaire se borna à une canonnade peu importante. A peu de distance des caps de la Virginie, on apprit la nouvelle de la prise de Charleston par les Anglais, et le retour à New-York du vice-amiral Arbuthnot qui attendait l'amiral Graves. A peine le convoi était-il débarqué à Newport, que les amiraux anglais, ayant fait leur jonction, vinrent avec 11 vaisseaux, pour cerner Rhode-Island et attaquer la division française au mouillage. Un peu plus tard arriva Rodney, ce qui porta les forces ennemies à 21 vaisseaux de ligne. Ternay, condamné à l'inaction par l'infériorité de ses forces (7 vaisseaux), envoya demander des secours en France. Rodney, de son côté, repartit, laissant 12 vaisseaux à Arbuthnot. Sur ces entrefaites, Ternay mourut et fut remplacé par Des Touches. Le nouveau commandant voulut profiter d'un coup de vent qui avait dégréé 4 vaisseaux anglais, pour entrer dans la Chesapeake, et concourir aux opérations de l'armée de terre franco-américaine. Mais il fut prévenu par Arbuthnot, dont les 8 vaisseaux, tous doublés en cuivre, avaient une marche supérieure. La bataille s'engagea, le

16 mars 1781, en vue du cap Henry. Les Français, qui s'étaient emparés, la veille, du *Romulus*, avaient également 8 vaisseaux, mais moins forts d'échantillon que les navires anglais : la bataille fut néanmoins indécise. L'escadre ennemie se retira très-maltraitée ; malheureusement la détresse de deux de ses bâtiments empêcha Des Touches de convertir en triomphe le demi-succès de cette affaire. La division française alla se réparer à Newport. Réduit, l'année suivante, au commandement du *Neptune*, par suite de l'arrivée du chef d'escadre Barras, Des Touches ne prit part qu'en sous-ordre aux opérations d'York-Town ; mais il commanda l'escadre légère à Saint-Christophe. Après la prise de cette île, sa santé délabrée le força de retourner en France. Promu chef d'escadre en 1784, et décoré du cordon rouge ainsi que de l'ordre de Cincinnatus, il continua de figurer sur l'état de la marine jusqu'au 1er janvier 1792, où nous le trouvons comme contre-amiral. En 1793, il vivait retiré dans sa ville natale, quand il en fut arraché, pour être jeté dans les cachots de Fontenay-le-Comte, devenu Fontenay-le-Peuple. Délivré par les Vendéens à la prise de cette ville, il suivit la grande armée royaliste au delà de la Loire. Échappé au désastre de Savenay, il mourut peu après dans la retraite des Prinquiaux, où il se tenait caché.

(*Essais de biographie maritime.*)

**DU BOIS DE LA MOTTE** (Emmanuel-Auguste de Cahideuc, comte), — vice-amiral, naquit en 1683, à Rennes, entra dans la marine à l'âge de 15 ans et fit ses premières armes sous Duguay-Trouin qui, reconnaissant en lui l'étoffe d'un bon officier, se l'attacha dans l'intervalle des campagnes qu'il fit sous d'autres chefs, et le fit participer à ses différentes expéditions, notamment au combat du cap Lizard en 1707, et à l'expédition de Rio-Janeiro en 1711. Lors du coup de vent qui accueillit l'escadre à son retour, Du Bois de la Motte,

commandant de la frégate l'*Argonaute*, s'exposa plus d'une fois à périr pour se tenir à portée de secourir son chef. Chevalier de Saint-Louis en 1718, lieutenant de vaisseau en 1727, capitaine en 1738, il commanda, en 1744, le *Mercure*, dans l'escadre du comte de Roquefeuil. Fait prisonnier, l'année suivante, après un combat dont nous ne pouvons préciser ni le lieu ni la date, il recouvra la liberté cinq mois après. Appelé, en 1747, à escorter, avec le vaisseau le *Magnanime* et la frégate l'*Étoile*, deux convois marchands destinés, l'un pour la Martinique, l'autre pour Saint-Domingue, il conduisit heureusement le premier à Port-Royal; mais, en passant sous le vent de la Dominique, ayant rencontré (29 novembre), quatre vaisseaux anglais, il prit chasse. Par une série de manœuvres habiles qui durèrent près de vingt-quatre heures, pendant lesquelles il eut des engagements particuliers avec chacun de ces navires, il sauva tout son convoi. Au mois d'avril suivant, il rencontra encore 3 vaisseaux; mais les siens étaient alors en nombre égal, et, après un engagement de quelques heures, l'ennemi se retira très-maltraité. Enfin, à son retour en France, 9 vaisseaux essayèrent, encore sans succès, d'intercepter sa flotte. Nommé, en 1751, lieutenant-général et gouverneur des îles Sous-le-Vent, il s'occupa activement des améliorations que réclamait Saint-Domingue, acheva la ville de Jérémie, et laissa un souvenir populaire dans la colonie. Nommé, en 1753, commandeur de Saint-Louis, et, en 1755, au commandement d'une escadre armée dans le but de ravitailler le Canada que menaçaient les convoitises de l'Angleterre, il partit avec 14 vaisseaux et 2 frégates armés en flûtes pour la presque totalité, et portant quelques troupes, ainsi que le marquis de Vaudreuil, gouverneur général de la Nouvelle-France. A l'atterrage du banc de Terre-Neuve, il détacha cinq vaisseaux et une frégate pour Louisbourg.

Bientôt après, l'*Alcide* et le *Lys*, commandants Hocquart et de Lorgerie, lui furent enlevés par Boscawen, bien qu'on fût en pleine paix, mais non sans une vive résistance. Arrivé à Québec, il dut se borner, vu l'infériorité de ses forces, et l'ignorance où il était des événements, à empêcher toute tentative hostile de l'Angleterre, et revint en France, sans être inquiété. Deux ans plus tard, il repartit pour Louisbourg avec 9 vaisseaux et 2 frégates. Il y trouva les divisions Beaufremont et Durevest, à elles deux à peu près égales à son armée. Mais les Anglais, qui avaient réuni 23 gros vaisseaux, 7 bâtiments inférieurs et 2 brûlots, attaquèrent Louisbourg avec une armée de plus de 10,000 hommes. Leur première tentative fut repoussée, et Du Bois de la Motte, qui d'ailleurs manquait de vivres, et dont les équipages étaient décimés par une épidémie, persuadé que les Anglais ne renouvelleraient pas leur attaque de toute l'année, appareilla pour France. Après un coup de vent, qui dispersa son armée, il revint à Brest dans l'état le plus déplorable. Plusieurs vaisseaux, coulant bas d'eau, entrèrent dans le port sans mouiller sur rade. Six à sept mille malades, mis à terre, communiquèrent le fléau à la ville qui perdit les deux tiers de sa population. Quant à Du Bois de la Motte qui s'était retiré dans ses terres, apprenant, au mois de septembre 1758, que les Anglais avaient débarqué à Saint-Malo, il s'y rendit en poste, malgré ses 75 ans, et combattit au premier rang dans l'affaire de Saint-Cast jusqu'à ce que le dernier Anglais eût été jeté à la mer. C'était terminer dignement une carrière d'ailleurs bien remplie. Il mourut à Rennes, le 23 octobre 1764. Il était commandeur de Saint-Louis.

(*Biographie bretonne.*)

**DU BOURDIEU** (Bernard),— capitaine de vaisseau, né à Bayonne, le 28 avril 1773, débuta dans la marine du com-

merce, à l'âge de 16 ans, puis passa au service de l'État comme timonier, en 1792, et obtint, quatre ans après, le grade d'enseigne, en récompense d'un hardi coup de main qui valut à la France la prise d'un bâtiment anglais dans la rade de Gibraltar. Blessé et fait prisonnier, l'année suivante (1797), dans le combat de la corvette la *Gaieté* contre la frégate anglaise l'*Aréthuse*, il fut, à son retour d'Angleterre, en 1799, embarquée sur la *Régénérée*, faisant partie de l'armée navale d'Égypte. Après avoir rempli dans le pays plusieurs missions périlleuses, il fut expédié pour France, et capturé une seconde fois sur l'aviso l'*Écrevisse* qu'il commandait. Nommé, en 1802, au commandement de la *Coureuse*, il eut à soutenir plusieurs engagements contre les Anglais. Le plus sérieux fut celui où, avec ses 40 hommes d'équipage et ses 4 canons, il coula à fond, sur la rade de Saint-Pierre (Martinique), dans la nuit du 4 au 5 mars 1804, deux des trois péniches anglaises envoyées contre lui. Au mois de janvier 1808, la frégate la *Pénélope* qu'il commandait s'empara, de concert avec la *Thémis*, de 13 bâtiments anglais. Capitaine de vaisseau, en 1808, il combattit, le 28 février 1809, la frégate anglaise la *Proserpine*, dont il s'empara, avec l'aide de la *Pauline*, après un combat d'une demi-heure. Choisi, en 1810, pour commander dans le golfe de Venise une division de frégates françaises et italiennes chargée de protéger la côte contre les croiseurs anglais, il détruisit, au mois d'octobre, les établissements anglais de Lissa ; mais quand, l'année suivante, sur l'ordre du prince Eugène, il tenta de prendre cette île, il fut repoussé (13 mars 1811), par 4 frégates anglaises, et tomba mortellement, atteint à la poitrine, d'un biscayen, au moment où son équipage allait exécuter l'ordre d'aborder la frégate amirale ennemie.

**DUBOURDIEU** (Louis-Thomas-Rose-Napoléon, baron)—,

vice-amiral, fils du précédent, né le 15 juin 1804, à Fort-de-France (Martinique), entra au collége d'Angoulême, en 1818, embarqua, deux ans plus tard, comme élève de seconde classe, sur la goëlette la *Bacchante*, puis sur les frégates la *Fleur-de-Lis* et la *Guerrière* qui faisaient partie de la station du Levant; devint élève de première classe en 1822; alla croiser l'année suivante, sur la *Junon*, le long des côtes d'Espagne; fut nommé enseigne, en 1825, après deux campagnes à Cayenne et à Bourbon; partit pour Terre-Neuve, puis au retour fut embarqué sur la canonnière-brick l'*Alcyone*, avec laquelle il assista à la bataille de Navarin. Il y eut la jambe gauche emportée, ce qui lui valut la croix de Saint-Louis, le grade de lieutenant de vaisseau, et enfin le commandement de cette même *Alcyone* avec laquelle il revint à la station du Levant. Capitaine de corvette en 1831, chevalier de la Légion d'honneur l'année suivante, Du Bourdieu remplit successivement différentes missions, et visita, de 1832 à 1837, les côtes d'Afrique et de Syrie. Promu au grade de capitaine de vaisseau, en 1840, il fut appelé à Paris pour faire partie de la commission chargée de réorganiser le matériel de l'artillerie navale. Puis, avec la frégate la *Calypso*, il tint successivement la station du Levant où il était bien connu, et celle des Antilles. A la suite de cette dernière campagne, si pénible, où il avait vu l'archipel et ses équipages décimés par la fièvre jaune, il fut fait officier de la Légion d'honneur, et obtint le commandement de l'*Alger*, vaisseau attaché à l'escadre d'évolutions. Nommé ensuite commandant supérieur de la marine en Algérie, puis contre-amiral en 1848, il commanda, l'année suivante, une division de l'escadre d'évolutions, sous les ordres du vice-amiral Parceval-Deschênes. En 1851, on le chargea de tirer vengeance des nombreux actes de piraterie commis par les corsaires salétins. Un vaisseau, le *Henri IV*, deux frégates à

roues, le *Gomer* et le *Sané*, une corvette et un aviso à vapeur, le *Caton* et le *Narval*, composaient toute la division. L'affaire fut conduite avec vigueur et habileté : après sept heures de bombardement, les forts se turent, et la ville fut à moitié détruite. L'empereur Abd-el-Raman accorda toutes les satisfactions demandées. Nommé, pour cet exploit, grand officier de la Légion d'honneur, puis promu vice-amiral, par un décret du 2 juillet 1853 qui lui donne le titre de baron, et enfin chargé de la préfecture de Toulon, Du Bourdieu déploya, pendant la guerre de Crimée, la plus grande activité, pour l'armement de la flotte et le ravitaillement de notre armée d'Orient. Aussi, en 1856, l'Empereur reconnut-il cette importante coopération, en l'élevant à la dignité de sénateur. Il est mort d'apoplexie, le 29 juin de l'année suivante.

**DUCASSE** (Jean-Baptiste), — lieutenant-général des armées navales, naquit dans le Béarn, en 1650, alla fort jeune chercher fortune outre-mer, et, doué d'une grande énergie, se fit promptement remarquer par les directeurs de la compagnie du Sénégal qui se l'adjoignirent comme collègue. Envoyé, en 1678, à Saint-Domingue, pour y faire la traite, il y établit un comptoir, malgré les préventions hostiles des colons. Un combat qu'il soutint, dans un de ses voyages, contre un fort bâtiment hollandais, qui fut pris à l'abordage, attira l'attention de Louis XIV qui l'admit dans la marine royale et lui conféra, le 1er juin 1691, les fonctions de gouverneur de Saint-Domingue, fonctions dans lesquelles il fut installé, au Petit-Goave, le 16 octobre suivant. L'anarchie régnait dans l'île. Ducasse rétablit l'ordre et la prospérité par de sages règlements, en même temps qu'il y disciplinait les flibustiers. C'est avec ces auxiliaires qu'il dévasta, en 1694, la Jamaïque. Attaqué, l'année suivante, par les Anglais et les Espagnols, il succomba devant des forces supérieures, et la colonie ne fut sauvée que par la mésintelligence

qui se mit entre les vainqueurs. En 1697, ayant reçu l'ordre de seconder Pointis dans son expédition contre Carthagène, il obéit à contre-cœur, car il eût préféré attaquer la partie espagnole de Saint-Domingue. Néanmoins, il aida efficacement son chef, eut la plus grande part à la prise du fort Boca-Chica où il fut blessé, et arbora le premier le pavillon français sur le fort d'Illimani; mais, après la capitulation de la ville, il ne put empêcher les flibustiers, furieux de se voir frustrés par Pointis de leur part de butin, de mettre à sac Carthagène dont ils tirèrent une énorme rançon. Tout ce qu'il put obtenir d'eux ce fut qu'ils rendraient quelques vases sacrés des églises. Revenu à Carthagène, le 16 juin 1697, Ducasse fut créé chevalier de Saint-Louis l'année suivante, et revenu en France, au mois de juillet 1700, il fut promu chef d'escadre, en 1702, et expédié de France, le 4 juillet de cette même année, avec 6 vaisseaux et 8 bâtiments de charge portant des troupes espagnoles à Carthagène. Deux de ses vaisseaux s'étaient séparés de lui lorsque, le 29 août, il rencontra l'amiral Bembow avec 7 vaisseaux. Attaqué le 29 et le 30, il repoussa l'ennemi dans une série de combats, le poursuivit à son tour, le 1er septembre, le força de fuir, et accomplit ensuite sa mission. Il regagna non moins heureusement la France. A la bataille de Malaga, il commanda le vaisseau l'*Intrépide*. Promu, plus tard, au grade de lieutenant-général, il fut chargé, en 1714, d'investir, avec 31 bâtiments, le port de Barcelone que le maréchal de Berwick assiégeait par terre; mais ses infirmités l'obligèrent à résigner ce commandement avant la fin des opérations, et à quitter le service. Il mourut, au mois de juillet 1715, aux eaux de Bourbon-l'Archambault; il était commandeur de Saint-Louis, et Philippe V l'avait nommé, en 1702, chevalier de la Toison d'or.

**DUCOS** (Théodore), — ministre de la marine, fils d'un

conseiller de préfecture à Bordeaux, et neveu du conventionnel Roger Ducos, ainsi que du baron Nicolas Ducos qui défendit si énergiquement Longwy en 1815, naquit à Bordeaux, le 22 août 1801, fit son éducation au collége de Sorrèze, et embrassa la carrière commerciale. Établi au chef-lieu de la Gironde, il fut nommé plusieurs fois juge au tribunal de commerce et membre de la chambre de commerce de cette ville. Un mémoire qu'il rédigea, au nom de cette chambre, sur la loi des douanes, le fit nommer, en 1834, député par ses concitoyens. Réélu en 1837, 1839, 1842 et 1846, il combattit à la Chambre les lois, dites de septembre, contre la presse périodique, la loi de disjonction, les taxes exagérées qui frappaient les fers et la production vinicole, réclama l'amélioration du lit de la Garonne, la construction du chemin de fer de la Teste, vota pour l'incompatibilité entre les fonctions publiques et le mandat de député, pour l'adjonction des capacités à la liste électorale, contre la dotation du duc de Nemours, les fortifications de Paris, les réductions du budget de la marine, et fit de remarquables rapports sur la pêche de la morue et sur la police du roulage. Après la révolution de 1848, il fit encore partie de l'Assemblée constituante, où il demanda la dissolution des ateliers nationaux, et rédigea un rapport sévère sur les comptes du gouvernement provisoire. Non réélu aux élections de 1849 pour la Législative, il réussit aux élections complémentaires dans le département de la Seine, la même année, et fut nommé une première fois ministre de la marine, en 1851, en remplacement de l'amiral Romain-Desfossés. Mais il ne conserva ce poste que quinze jours, s'étant retiré, avec tout le cabinet, devant un vote de défiance de l'Assemblée nationale, lors de la destitution du général Changarnier. Après le 2 décembre, il reprit son portefeuille, qu'il conserva jusqu'à sa mort. Son administration

fut des plus actives. Il transforma en navires à vapeur une partie de la flotte, reconstitua la police de la navigation et de la pêche côtière, augmenta le chiffre de l'inscription maritime, et régularisa l'administration. On lui doit aussi de grandes améliorations dans l'administration centrale, dans le conseil d'amirauté, dans l'organisation de l'infanterie de marine et du commissariat, dans le service de santé, dans l'institution des aumôniers de la flotte, dans l'organisation des matelots canonniers et du génie maritime, enfin dans le système de surveillance des fournitures de bois et de vivres. C'est encore sous son ministère que fut décidée la translation des bagnes de Rochefort et de Brest à Cayenne ; que le contre-amiral Febvrier-Despointes prit possession de la Nouvelle-Calédonie, et que le colonel Faidherbe commença à étendre le territoire et l'influence de la France au Sénégal. La guerre d'Orient était venue donner un nouvel élément à l'activité de Ducos, quand il fut brusquement emporté, à Paris, le 17 mars 1855, par une maladie, résultat de ses excès de travail.

(*Nouvelle biographie générale.*)

**DU COUÉDIC DE KERGOUALER** (Charles-Louis, chevalier), — capitaine de vaisseau, né le 17 juillet 1740 au château de Kerguélen, près Quimperlé, descendait d'une ancienne famille de Bretagne. Entré, en 1756, dans la marine, comme garde, et embarqué sur le *Diadème*, commandant Rosily, faisant partie de l'escadre de M. de Beaufremont, il prit part au combat dans lequel ce vaisseau s'empara du *Greenwich* sur les côtes de Saint-Domingue, et à celui qu'il soutint pendant trois heures, aux atterrages de Brest, contre le *César*. De 1757 à 1759, il passa successivement sur l'*Hector*, la *Thétis* et le *Robuste*. Ce dernier vaisseau, très-maltraité dans l'affaire de Quiberon (20 novembre 1759), fut du nombre de ceux qui s'échouèrent dans la Vilaine.

Du Couédic embarqua ensuite sur la *Vestale*, commandant de Boisberthelot. Rencontrée, à sa sortie de Brest, par un vaisseau anglais, cette frégate fut obligée d'amener son pavillon après un combat honorable. Rentré en France, au bout de six mois de captivité, et nommé sous-brigadier, il fit en cette qualité une campagne aux îles du Vent sur le *Petit-Mars*. En revenant en France, ce vaisseau se perdit sur les côtes d'Espagne. Échappé à ce désastre avec quelques-uns de ses compagnons, Du Couédic, après une campagne à la Guadeloupe comme enseigne, et une croisière dans les mers de l'Inde, fit partie, sur l'*Heure-du-Berger*, de la première expédition de Kerguélen aux terres australes, ramena en France cette corvette dont le commandant était mort à l'Île de France, accompagna encore Kerguélen dans sa seconde expédition sur le *Roland*, et embarqua, en 1776, sur l'*Écureuil*, dans l'escadre d'évolutions commandée par le comte du Chaffault. A son retour en 1777, il reçut, avec le brevet de lieutenant de vaisseau, la mission d'aller suivre à Lorient la construction des frégates l'*Iphigénie* et la *Surveillante*. Décoré de la croix de Saint-Louis la même année, il fut appelé, en 1778, au commandement de cette dernière frégate. Lors de sa première sortie, la *Surveillante* participa activement à la bataille d'Ouessant. Pendant tout l'hiver suivant, elle fut employée dans la Manche à une croisière qui procura la capture d'un grand nombre de bâtiments anglais. Peu après la rentrée à Brest de la flotte franco-espagnole, la *Surveillante*, envoyée en reconnaissance avec le cutter l'*Expédition*, rencontra, à moitié route de la Manche, la frégate anglaise le *Québec* et le cutter le *Rambler*. Les forces, la valeur, l'habileté, étaient égales des deux côtés ; de là une lutte qui dura depuis dix heures et demie du matin jusqu'à quatre heures du soir. Au bout d'une heure trente minutes de combat, les trois mâts de la *Sur-*

*veillante* tombèrent à la fois ; puis ce fut bientôt le tour du *Québec* qui, démâté encore plus défavorablement que la frégate française, se vit dans l'impossibilité d'user de son artillerie. Bien qu'atteint de trois blessures graves, Du Couédic commanda l'abordage ; mais alors l'incendie se déclara sur le *Québec*. Faisant taire ses canons, Du Couédic s'occupa de sauver les Anglais, en même temps que sa propre frégate. Il y parvint après des efforts inouïs ; mais le *Québec* s'abîma tout embrasé. Son intrépide commandant Farmer, après avoir reçu deux blessures, avait été écrasé par la chute des mâts. La rentrée de la *Surveillante* à Brest fut à la fois un triomphe et un convoi funèbre ; le commandement en avait été remis à M. Dufresneau, officier auxiliaire, les autres officiers ayant été tués ou blessés grièvement. Du Couédic, qui avait été nommé capitaine de vaisseau par Louis XVI, mourut de ses blessures trois mois après (7 janvier 1780). Un service fut célébré en son honneur par les états de Bretagne assemblés à Rennes en 1781, et l'abbé de Boisbilly prononça l'oraison des officiers de la *Surveillante*. Le tombeau de Du Couédic fut placé dans un caveau, derrière le maître-autel de l'église Saint-Louis à Brest. Mutilé par les vandales de 1793, il a été remplacé, en 1805, par une table de marbre appliquée à l'extérieur du chœur et surmontée d'une pyramide. M. de Rosse avait fait trois tableaux du combat de la *Surveillante*, bien inférieurs, au point de vue de l'art, à celui qu'on doit à M. Gilbert. Quant aux enfants de Du Couédic, ils furent déclarés, par Louis XVI, *Enfants de la patrie*. Enfin le nom de *Surveillante*, toujours resté dans la flotte, — la première avait péri en janvier 1797, dans la baie de Bantry, — est aujourd'hui porté par une frégate cuirassée, et celui de *Du Couédic* appartenait naguères encore à un brick de première classe.

*Relation du combat de la Surveillante*, etc., par M. de Lostanges. — *Biographie bretonne*.

**DUCREST DE VILLENEUVE** (Alexandre-Louis), — contre-amiral, naquit, le 7 mars 1777, au Theil près Vitré, le cinqûième des dix-huit enfants du sénéchal de cette ville. Entré, en 1791, dans la marine royale et embarqué, comme novice, sur l'*Atalante*, il passa, en 1793, dans la marine du commerce, et servit sur divers bâtiments dont l'un participa, le 24 septembre 1795, au combat dans lequel plusieurs corsaires forcèrent les vaisseaux anglais le *Centurion* et le *Diomède* à lever la croisière de l'île de France. Rentré, en 1796, dans la marine de l'Etat, comme aspirant de première classe, il servit d'abord sur la *Vertu*, puis sur la *Preneuse*, commandant L'Hermitte, participa aux belles croisières de cet intrépide capitaine, et assista au combat contre l'*Arrogant* et le *Victorieux*. Passé avec le grade d'enseigne sur la *Prudente*, il fut fait prisonnier dans le combat que cette frégate eut à soutenir contre le *Dedalus*. Rentré en France au commencement de 1800, il reprit la mer en 1802 sur la corvette le *Berceau*, capitaine Halgan, qui seconda la *Sémillante* dans sa belle croisière des mers de l'Inde. Lieutenant de vaisseau provisoire sur le *Redoutable* à la bataille de Trafalgar, il fut blessé dans un des abordages de ce vaisseau et fait prisonnier. Échangé et nommé définitivement lieutenant de vaisseau, il reçut le commandement d'une goëlette de 15 tonneaux, la *Mouche* n° 6, avec mission de traverser l'Atlantique, en dépit des croisières ennemies, pour porter les instructions de l'Empereur dans la mer des Indes. Cette audacieuse entreprise réussit, et, parti le 14 août 1806, il arriva à l'île de France, le 14 décembre de la même année. A trois mois de là, il abordait aux Philippines, où, retenu prisonnier par les Espagnols, il fut délivré par la corvette l'*Entreprenante*, commandant Bouvet. En 1810, Ducrest de Villeneuve était embarqué sur la *Vénus*, commandant Hamelin, quand cette frégate fit capituler l'*Iphigénie* et le fort

8.

de la Passe. Le 18 septembre de la même année, il concourut encore à la capture du *Ceylan* par la *Vénus ;* mais, nommé commandant de la prise, il tomba le même jour au pouvoir d'une division anglaise. Promu au grade de capitaine de frégate, décoré et bientôt après échangé, il revint à Cherbourg prendre le commandement de l'*Alcmène*. Attaqué, le 10 janvier 1814, par le *Vénérable*, vaisseau de 74 monté par l'amiral Durham, Ducrest, bien que grièvement blessé, ne se rendit qu'à la dernière extrémité. Aussi fut-il non-seulement acquitté, mais encore nommé au commandement du *Magnifique*. Promu au grade de capitaine de vaisseau en 1819, il continua de naviguer jusqu'en 1829, époque où, ayant donné la chasse à des corsaires algériens avec une division, il fut élevé au rang de contre-amiral. Après avoir rempli les fonctions de major général à Toulon, puis dirigé les opérations maritimes de l'Escaut dans la campagne d'Anvers, il fut nommé préfet maritime à Lorient et grand officier de la Légino d'honneur. Mis à la retraite en 1838, il est mort à Paris, le 22 mars 1852.

(*Revue des provinces de l'Ouest*, t. 1.)

**DUGUAY-TROUIN** (René), — lieutenant général des armées navales, naquit à Saint-Malo, le 10 juin 1673, d'une famille honorablement connue dans la marine marchande. Son père, Luc Trouin de la Barbinais, était capitaine armateur ; son frère aîné, nommé également Luc Trouin, fut encore plus célèbre, et contribua par ses entreprises maritimes à la gloire de notre héros. Quant au nom distinctif de René, il lui est venu du village du Gué près la Barbinais, où il fut mis en nourrice, dans une habitation que possédait sa famille. Bien que d'un caractère turbulent et emporté, Duguay-Trouin, étant le troisième de sept enfants, fut destiné à l'état ecclésiastique, et fit dans ce but ses études à Rennes et à Caen ; mais son goût pour les plaisirs contra-

riant les vues de ses parents, on lui permit, en 1689, de s'embarquer sur la *Trinité*, frégate armée en course. Une tempête et plusieurs combats sanglants à l'abordage furent les épreuves terribles qui, loin de détourner le jeune Malouin de l'état qu'il avait embrassé, ne firent que redoubler son courage. L'année suivante, il embarqua sur le *Grénédan*, frégate de 28 canons, dont son père était l'armateur. Par le travers de Bantry, on signala 14 vaisseaux anglais. Ce fut le volontaire qui fit décider l'attaque, et, sautant le premier à l'abordage, il s'empara successivement de trois navires. Les autres s'échappèrent à la faveur de la nuit. Aussi en 1691, bien qu'il n'eût encore que 18 ans, Duguay-Trouin fut-il nommé par son père commandant du *Danycan*, corsaire de 14 canons. Jeté par une tempête dans la rivière de Limerick en Irlande, il mit à profit sa mésaventure en ravageant le pays et en brûlant 2 navires anglais échoués sur la vase. Les années 1692 et 1693 furent marquées par des actions aussi hardies, et la Manche fut le théâtre de ses nombreuses prises. L'année 1694 fut moins heureuse. Duguay-Trouin, qui commandait alors la *Diligente*, tomba, près des Sorlingues, au milieu de 6 vaisseaux anglais. Blessé et pris, après une lutte prodigieuse, il parvint cependant à s'évader de Plymouth, grâce à l'amour qu'il inspira à une jeune Anglaise, et, comme cinq ans auparavant l'avaient fait Jean Bart et Forbin, il revint en Bretagne dans une chaloupe. A peine débarqué, il alla prendre, à Rochefort, le commandement du *François*, vaisseau de 48, avec lequel, entre autres exploits, il dispersa 60 voiles marchandes et enleva 2 vaisseaux de guerre. Pendant toute l'année 1695, il ne cessa de capturer des navires anglais ou hollandais. En 1696, il vainquit et fit prisonnier l'amiral hollandais Wassenaër, qui escortait un convoi de sa nation avec 3 vaisseaux. Malgré tant d'exploits, il n'était encore que capitaine

de frégate en 1697, quand la paix de Ryswick vint lui donner quelques moments de repos. Mais, dès le début de la guerre de la succession d'Espagne, ses courses recommencèrent. L'année 1702 ne fut pas heureuse; il essuya tempêtes sur tempêtes qui lui enlevèrent la plupart de ses prises; 1703 fut aussi traversé par beaucoup d'incidents. Mais les années 1704 et 1705 ne furent marquées que par des succès. Cette dernière fut même une des plus belles de sa carrière, bien qu'il y ait perdu un second frère, mort, comme le premier, au champ d'honneur. Commandant du *Jason*, et naviguant de conserve avec le chevalier de Nesmond qui commandait l'*Auguste*, il fut poursuivi par une flotte anglaise de 21 vaisseaux. Pour ne pas abandonner sa conserve, il se laissa atteindre, et pendant que l'*Auguste* résistait vaillamment à 6 bâtiments, les 15 autres s'attachèrent au *Jason*. Malgré l'incroyable disproportion des forces, il tint bon jusqu'à minuit : enfermé par le calme entre ses ennemis, il se préparait à succomber glorieusement, quand la brise, s'étant élevée avant le jour, lui permit de passer au milieu des navires qui croyaient le tenir. L'*Auguste*, moins heureux, avait été obligé d'amener. Capitaine de vaisseau en 1706, Duguay-Trouin signala cette même année en dispersant, après un combat de deux jours en vue de Lisbonne, une flotte brésilienne de 200 voiles soutenue par 6 vaisseaux de guerre, exploit que Louis XIV récompensa en lui donnant la croix de Saint-Louis. L'année suivante, Pontchartrain lui confia une division de 6 vaisseaux qu'il eut ordre de réunir aux 8 de Forbin, pour croiser de concert dans la Manche. Il s'agissait d'intercepter un convoi anglais qui portait des renforts à l'armée de l'archiduc Charles : 5 vaisseaux escortaient ce convoi. Par suite d'une fausse manœuvre de Forbin, Duguay-Trouin se trouva seul à engager l'affaire. Elle fut acharnée. Les Anglais se défendaient

intrépidement, quand l'incendie du *Devonshire*, trois-ponts de 90 canons et de 1,050 hommes d'équipage, fit cesser le combat. On ne put recueillir que trois de ces malheureux. Le *Lys*, vaisseau de Duguay-Trouin, engagé avec le *Devonshire*, avait failli partager son sort. Forbin arriva vers la fin de la journée, pour assurer la défaite des Anglais qui y perdirent quantité de bâtiments marchands et 4 vaisseaux de guerre. L'année 1708 ne fut pas favorable à Duguay-Trouin; mais en 1709, il enleva encore 5 bâtiments, dont 4 vaisseaux et 1 frégate. Aussi Louis XIV se décida-t-il à lui accorder, ainsi qu'à son frère, des lettres de noblesse, avec la devise si bien justifiée : *Dedit hæc insignia virtus*. Duguay-Trouin, qui depuis vingt-trois ans qu'il guerroyait, avait pris 16 vaisseaux de ligne ou grandes frégates et plus de 300 navires marchands, résolut de justifier de nouveau cette récompense en s'emparant de la capitale du Brésil. On était en 1711 : l'année précédente, le capitaine de vaisseau Du Clerc avait tenté l'entreprise; mais, n'ayant avec lui que mille hommes de troupes, il avait été fait prisonnier, et, malgré la capitulation, indignement massacré avec tout son monde. Duguay-Trouin se chargea de le venger. L'État, épuisé par la guerre, la famine et la mauvaise administration de Jérôme Pontchartrain, ne pouvait lui donner aucun secours. Il s'adressa à ses compatriotes, et, grâce à leur concours, put armer à la Rochelle 9 vaisseaux, 5 frégates et 2 traversiers, portant ensemble 2,500 hommes de débarquement. L'expédition fut conduite avec autant de célérité que de vigueur. Parti le 9 juin, il ne put arriver que le 12 septembre; mais, le jour même, il força le goulet qui protége la baie de Rio; le 13, il s'empara d'un îlot qui commande le port; le 14, débarquant troupes et canons, il établit des batteries sur l'îlot et sur une presqu'île voisine; du 16 au 19, il détruisit le principal fort qui défendait le port; enfin le 21, il assaillit la

ville qu'il trouva abandonnée. L'ennemi avait emporté tout ce qu'il avait pu ; le butin toutefois fut immense. Une pension et le grade de chef d'escadre récompensèrent cette merveilleuse entreprise qui fut le dernier exploit de Duguay-Trouin. Il vécut encore pourtant jusqu'au 17 septembre 1736 ; mais Louis XV, qui le nomma du reste commandeur de Saint-Louis, membre du Conseil des Indes, et lieutenant-général des armées navales, à l'époque où nous n'avions plus de flotte, ne lui fournit aucune occasion de se signaler. En 1731 seulement, il parcourut la Méditerranée, pour soutenir les intérêts de notre commerce contre les Barbaresques. En 1733, il arma 10 vaisseaux contre l'Angleterre toujours menaçante : la guerre n'eut pas lieu. Pour se consoler de la dégradation où était tombée notre marine, Duguay-Trouin a écrit des *mémoires* qui sont très-appréciés. Désintéressé autant que modeste et audacieux, après avoir enrichi tant d'armateurs, il ne laissa qu'une fortune médiocre. Il a sa statue en marbre au musée de Versailles, son portrait en pied dans la salle du conseil municipal de Saint-Malo, et son nom attaché à un vaisseau à hélice de 82 canons.

(*Mémoires de Duguay-Trouin.— Histoire de Duguay-Trouin*, par Lalandelle. — *Biographie bretonne.*)

**DUHAMEL DU MONCEAU** (Henri-Louis), — inspecteur général de la marine, botaniste et agronome, né en 1700, à Paris, où il est mort le 13 août 1781, était dans l'aisance, ce qui lui permit de cultiver à loisir ses deux sciences favorites. Sa vie fut toute consacrée à l'étude et à la publication de ses nombreux ouvrages dont plusieurs ont trait à la marine. Lié avec les principaux savants de son époque, il fut reçu à l'Académie des sciences en 1728, et lui a fourni plus de soixante mémoires relatifs à l'agriculture, au commerce, à la marine et aux arts mécaniques. Il était aussi

membre-fondateur de l'Académie royale de la marine et associé ou correspondant tant de la Société royale de Londres que de plusieurs autres académies étrangères. Nommé, le 1er août 1739, inspecteur général de la marine pour le Ponant et le Levant, il visita les forêts, les ports et les arsenaux, perfectionnant les anciens procédés ou en mettant en pratique de nouveaux dont plusieurs sont encore appliqués. Il établit en outre à Paris une école de construction des vaisseaux et composa pour ceux qui en suivaient les cours des *Éléments d'architecture navale*. Sa modestie égalait son savoir, ses travaux unissent au mérite de la science abstraite l'avantage de la science appliquée. Ses principaux ouvrages maritimes sont : *Traité de la fabrique des manœuvres, ou l'art de la corderie perfectionnée*, 1747, in-f° ; — *Éléments de l'architecture navale, ou traité pratique de la construction des vaisseaux*, 1752, in-4° ; — *Moyens de conserver la santé aux équipages des vaisseaux*, 1759, in-12 ; — *Du transport, de la conservation et de la force du bois*, 1767, in-4° ; — *Traité général des pêches et histoire des poissons qu'elles fournissent* (Pl.), 1769-1782, 4 vol. in-f°.

(*Éloge par Condorcet dans les Mémoires de l'Académie des sciences, pour* 1782.)

**DUMONT D'URVILLE** (Jules-Sébastien-César), — contre-amiral et navigateur, naquit, le 23 mai 1790, à Condé-sur-Noireau (Calvados), d'un magistrat qu'il perdit à l'âge de sept ans, commença ses études avec son oncle l'abbé Croisilles, les termina aux colléges de Bayeux et de Caen, et s'adonna à la botanique en même temps qu'il apprit l'hébreu, l'anglais et l'allemand. Entré, en 1807, dans la marine, comme novice, il devint, l'année suivante, aspirant de seconde classe, en 1810, aspirant de première classe, à la suite d'examens qui présagèrent en lui un officier d'avenir, et continua à cultiver les sciences, l'histoire naturelle et les langues,

tout en faisant son service comme aspirant, puis comme enseigne sur divers bâtiments. En 1819, il fut choisi par le commandant de la *Chevrette*, Gauttier-Duparc, pour coopérer à ses deux campagnes hydrographiques de l'Archipel et de la mer Noire. C'est dans la dernière que Dumont d'Urville signala à l'attention de l'ambassadeur français à Constantinople la fameuse Vénus de Milo qui fut achetée pour le Musée des Antiques. Il en fut récompensé par la croix de chevalier de Saint-Louis, et le grade de lieutenant de vaisseau. L'hydrographie de la mer Noire achevée, Dumont d'Urville se hâta de coordonner et de publier ses notes de voyage, en même temps qu'il arrêtait avec son ami Duperrey le plan d'une expédition scientifique de circumnavigation. Duperrey, plus ancien de grade et qui d'ailleurs avait déjà fait le voyage de l'*Uranie,* sous les ordres de Freycinet, en fut nommé le commandant. La *Coquille* partit de Toulon en 1822; dans l'espace de trente-deux mois, coupa sept fois l'équateur, et parcourut vingt-cinq mille lieues sans avoir perdu un seul homme, ni éprouvé d'avaries majeures. Ce voyage fut encore recommandable par quelques découvertes géographiques, telles que les îles *Clermont-Tonnerre, Lostanges, Duperrey, d'Urville,* ainsi que par une riche collection d'insectes et de plantes, entre autres plusieurs flores océaniennes, dont il ne nous est resté malheureusement que celle des Malouines. Nommé capitaine de frégate à son retour, Dumont d'Urville fut bientôt chargé d'explorer divers points de l'Océanie, et en même temps de rechercher le lieu où avait péri Lapérouse. C'est ce qu'indique le nom d'*Astrolabe* qui fut donné à la *Coquille*. Dans ce second voyage, il doubla le cap de Bonne-Espérance; passa entre les îles Amsterdam et Saint-Paul, poussé par une tempête; traversa le détroit de Bass; releva avec soin les côtes de la Nouvelle-Zélande ; alla aux archipels Tonga et Viti, où il détermina la position

de quantité d'îles; puis, reliant ses opérations avec celles d'Entrecasteaux, il prit connaissance des îles les plus méridionales des Nouvelles-Hébrides; confirma l'existence du groupe Loyalty, que venaient de découvrir les Anglais, et que la France vient de réunir à la Nouvelle-Calédonie; longea la partie sud de la Nouvelle-Bretagne, que Dampier n'avait vue que de très-loin; reconnut les côtes septentrionales de la Nouvelle-Guinée depuis le détroit de Dampier jusqu'à la baie Geelwinck; relâcha à Amboine; se dirigea de là vers Van-Diemen, et vint mouiller dans le canal d'Entrecasteaux, sous les murs d'Hobart-Town. C'est là qu'il apprit que le capitaine anglais Peter Dillon avait trouvé des traces de Lapérouse à l'île Vanikoro. Dumont-d'Urville y alla et découvrit en effet les carcasses de l'*Astrolabe* et de la *Boussole*, sur des bancs de coraux. Il fit élever dans l'île un modeste monument à la mémoire de l'illustre navigateur, et recueillit une foule de débris qu'il déposa plus tard au Musée naval de Paris. Le retour fut pénible : la majeure partie de l'état-major et de l'équipage avait été atteinte des fièvres de l'archipel. On reconnut encore, chemin faisant, plusieurs des Carolines, et quelques parages peu connus des Célèbes. Enfin l'*Astrolabe* revint en Europe par Batavia, l'Ile de France et le Cap, et, le 25 mars 1829, trente-cinq mois jour pour jour après son départ, elle jetait l'ancre dans le port de Marseille, rapportant 65 cartes et plans, ainsi que plusieurs milliers de planches anatomiques, de dessins et de productions des trois règnes. La publication de ce mémorable voyage fut entreprise aux frais de l'État, et Dumont d'Urville nommé capitaine de vaisseau; mais il ne se montra point satisfait, car il avait réclamé pour quelques-uns de ses compagnons des récompenses qu'on ne leur accorda point; et, ayant échoué d'ailleurs dans sa candidature à l'Académie des sciences, il en garda rancune à la Restauration expi-

rante. Aussi le vit-on, dès le début de la Révolution, se mettre à la disposition du gouvernement provisoire, qui le chargea de conduire hors de France Charles X et sa famille. Au retour de cette mission qu'il accomplit avec convenance il publia le voyage de l'*Astrolabe*. Bientôt il conçut le dessin de faire un troisième voyage pour compléter les études ethnographiques auxquelles il se livrait depuis longtemps. A son cadre, déjà très-vaste, Louis-Philippe ajouta une pointe vers les mers australes, où le capitaine anglais Weddel avait atteint le 74e parallèle. L'*Astrolabe* et sa conserve la *Zélée*, celle-ci commandée par Jacquinot, l'ancien second de Dumont d'Urville, appareillèrent de Toulon, le 7 septembre 1837. Trois mois plus tard, elles attaquaient le détroit de Magellan, pour le parcourir depuis le cap des Vierges jusqu'au port Galland, puis elles se dirigèrent vers les régions australes. Le 15 janvier 1838, on fut en vue des premières montagnes de glaces, par le 58e parallèle. Sept jours plus tard, par 64° lat., 30° long. O., on fut arrêté par une banquise à perte de vue et infranchissable. Les corvettes la prolongèrent sur une étendue de 240 milles, et ramenées du 64e parallèle au 61e près des Orkney, elles furent bloquées par les glaces durant cinq jours, pour avoir tenté de s'y frayer un passage. Un coup de vent de sud les tira de cette position critique. Elles rangèrent encore la banquise sur une étendue de 300 milles de l'O. à l'E., sans trouver le moindre indice de passage. Le 15 février, par 62° de lat., Dumont d'Urville, voyant la barrière reprendre la direction du nord vers les Sandwich, revint à l'O., fit l'hydrographie des Orkney et de la partie Est des Shetland, puis piquant dans le sud, entre le 63e et le 64e parallèle, sur un espace de 120 milles, reconnut plusieurs terres dont les deux principales reçurent les noms de *Louis-Philippe* et de *Joinville*. De graves avaries et le scorbut qui sévissait sur les équipages le forcèrent de

songer au retour. Il alla mouiller à Talcahuano au Chili. Après quelques semaines de repos, on repartit pour l'Océanie, où l'on visita successivement les Marquises, Taïti, les archipels Hamoa et Viti, Vanikoro, les îles Salomon, les Carolines, la Nouvelle-Guinée, l'Australie, les îles de la Sonde, Bornéo dont on fit le tour, et l'on relâcha à Hobart-Town. Le 1er janvier 1840, alors qu'on eût pu croire l'expédition terminée, Dumont d'Urville retourna au pôle sud. L'espace compris entre le 120e et le 170e de longitude orientale n'avait pas été exploré par ses prédécesseurs, et il espérait y être plus heureux que dans l'hémisphère ou est. En effet, après vingt et un jours de navigation, il découvrit, sous le cercle polaire, non loin du pôle magnétique, par 138e de longitude, une immense terre qu'il appela, du nom de sa femme, *Adélie*, puis, un peu plus au nord, une côte de glace qu'il nomma *Clarie*, du nom de la femme du commandant Jacquinot. De retour à Hobart-Town, il remit une dernière fois à la voile, pour reconnaître les îles Auckland, et faire l'hydrographie des côtes orientales de la Nouvelle-Zélande; puis il releva les innombrables dangers du détroit de Torrès, où il faillit se perdre, les deux corvettes étant restées échouées pendant trente-six heures sur un banc de corail, enfin se dirigea vers Timor, et de là à Toulon où il arriva le 6 novembre 1840, ayant encore traversé sept fois la Ligne, et parcouru la moitié des mers du globe. Les résultats scientifiques de cette expédition étaient immenses. Outre la connaissance de douze mille lieues de côtes acquise à l'hydrographie, on rapportait une riche moisson dont profitèrent la minéralogie, la zoologie et la botanique. Élu membre de la société de géographie et nommé contre-amiral, Dumont d'Urville venait de commencer la publication de son *Voyage au pôle sud et en Océanie*, quand il périt, brûlé dans un wagon, avec sa femme

et son fils, lors de la catastrophe du chemin de fer de Versailles, rive gauche, le 8 mai 1842. Son ouvrage a été achevé par Vincendon-Dumoulin en 1846. On a publié sous sa direction un *Voyage pittoresque autour du monde*, où sont résumés les principaux voyages de découvertes. Il a laissé son nom à une des Carolines, à une île de la Mélanésie, près des côtes de la Papouasie et à une montagne de la terre Louis-Philippe. De son côté, sa ville natale lui a érigé une statue en 1844 ; enfin on vient de donner ce même nom à une rue du nouveau Paris, entre les avenues du Roi de Rome et d'Iéna.

(*Notices de Lesson et de Vincendon-Dumoulin*).

**DUPERRÉ** (Victor-Guy, baron), — amiral, pair de France et ministre de la marine, né à la Rochelle, le 20 février 1775, était le vingt-deuxième enfant d'un receveur de tailles qui mourut presque aussitôt après sa naissance. Placé au collége de Juilly qu'il fut obligé de quitter vers l'âge de 12 ans, par suite de revers de fortune qu'éprouva sa famille, il entra, en 1791, dans la marine marchande, deux ans plus tard, dans celle de l'État, et, embarqué comme sous-chef de timonnerie sur la corvette le *Maire-Guiton*, il débuta par une croisière sur les côtes de France et d'Espagne. De là il passa sur le *Tartu*, chargé du service d'aspirant, puis comme officier auxiliaire, sur la *Virginie*, commandant Bergeret, et prit part au glorieux combat que ce bâtiment soutint, en 1795, pendant trois heures et demie, contre 3 frégates anglaises. Ayant, l'année suivante, recouvré sa liberté par échange, Duperré fut nommé enseigne, et, après un court embarquement sur le vaisseau le *Wáttignies*, commanda pendant quatre ans la *Pélagie*, corvette sur laquelle il fit à Saint-Domingue, aux Antilles, au Sénégal et à la Côte-Ferme plusieurs campagnes. C'est dans l'intervalle d'une d'entre elles qu'il obtint en 1802 le grade de lieutenant de vaisseau. Lors de la rupture du traité

d'Amiens, il reçut l'ordre de se rendre à Boulogne. Après le désastre de Trafalgar, il fut embarqué sur le *Vétéran*, commandé par le prince Jérôme, qui, la campagne terminée, lui fit accorder le brevet de capitaine de frégate pour le courage qu'il avait montré à l'attaque de l'île de Saint-Christophe. Nommé en même temps au commandement de la *Sirène* qu'il conduisit à la Martinique, il revenait de cette colonie, avec l'*Italienne,* lorsque, le 22 mars 1808, dans les parages de Groix, les 2 frégates furent attaquées par le vaisseau anglais l'*Impétueux*, aidé de la frégate l'*Aigle*. Après une défense de cinq heures qui coûta cher à l'ennemi, l'*Italienne*, d'une marche supérieure, gagna Lorient. Quant à la *Sirène*, qui s'était échouée sous les batteries de Groix, elle fut remise à flot en présence de l'ennemi, et rentra coulant bas d'eau à Lorient, après avoir livré un nouveau combat à la division anglaise. Promu capitaine de vaisseau et nommé au commandement de la *Bellone*, à destination de l'Ile-de-France, Duperré, après avoir fait dans sa traversée plusieurs prises, alla fonder un établissement aux îles Sainte-Luce, près Madagascar, et, cette mission accomplie, continua une croisière qui fut féconde en captures. Les plus importantes furent le brick le *Victor* et la frégate la *Minerve*, après un combat de deux jours. Ces prises, jointes à la *Bellone*, formèrent une division avec laquelle Duperré s'empara encore, (3 juillet 1810), du *Windham* et du *Ceylan*. Le 23 août suivant, la division française, qui avait rallié l'Ile de France, fut attaquée par 4 frégates anglaises que protégeaient les batteries du fort de la Passe dont elles s'étaient emparées par surprise. C'est le glorieux combat du Grand-Port, où, après cinq heures de lutte, Duperré, blessé, fut obligé de remettre le commandement à P. Bouvet, de la *Minerve*. Le lendemain et le surlendemain, le combat continua. La capture de la *Néréide*, ainsi que la destruc-

tion de la *Magicienne* et du *Syrius* en furent le résultat, qui fut suivi, le 28 août, de la prise de l'îlot de la Passe, et de la reddition de l'*Iphigénie*. Malheureusement les nécessités de la guerre continentale que soutenait Napoléon ne lui ayant pas permis de pourvoir efficacement à la défense de l'Ile de France, cette colonie à jamais regrettable n'en fut pas moins obligée de capituler, quatre mois plus tard. Nommé successivement chevalier, puis commandeur de la Légion d'honneur, et enfin baron dans le courant de l'année 1810, Duperré devint contre-amiral l'année suivante, et fut chargé du commandement de l'escadre légère aux ordres du vice-amiral Émeriau. En 1812, il fut mis à la tête des forces navales franco-italiennes de l'Adriatique. Les événements limitèrent son concours à la défense de Venise. La capitulation du 19 avril 1814 le ramena en France où, peu après son arrivée, il fut fait chevalier de Saint-Louis. Préfet maritime de Toulon pendant les Cent-jours, Duperré dut à cette circonstance de rester en disgrâce jusqu'en 1818. Nommé alors au commandement de la station des Antilles, il sut, par sa fermeté autant que par sa vigilance, y faire respecter le pavillon français. Après la guerre d'Espagne, où il eut à diriger l'attaque du fort Santi-Petri et le bombardement de Cadix, il fut nommé vice-amiral, puis chargé du commandement d'une escadre d'évolution qui s'exerça dans l'Océan et dans la Méditerranée. En 1826, il revint à la station des Antilles, avec le pouvoir extraordinaire d'accréditer des agents de son choix près des nouveaux États de l'Amérique du Sud que la France ne voulait pas encore reconnaître officiellement, par ménagement pour l'Espagne. Après avoir réglé à l'avantage aussi bien qu'à l'honneur de la France nos relations politiques et commerciales dans le Nouveau-Monde, Duperré fut nommé, en 1827, à la préfecture de Brest, et trois ans plus tard, chargé du commande-

ment de l'armée navale destinée à opérer contre Alger. La flotte, composée de 105 bâtiments de guerre, dont 7 à vapeur (c'étaient les premiers employés), et de plus de 500 navires de commerce, portant une armée de 37,000 hommes aux ordres du général Bourmont, ministre de la guerre, partit de Toulon le 25 mai, débarqua trois semaines plus tard, dans la petite baie de Torre-Chica ou de Sidi-Ferruch, à l'ouest d'Alger, et, dès le 5 juillet, Alger tombait en notre pouvoir. Nommé pair de France par Charles X, Duperré fut confirmé dans cette nomination par Louis-Philippe, et promu en même temps à la première des trois places d'amiral créées en 1830, enfin nommé membre du conseil d'amirauté. A trois reprises, en 1834, 1839 et 1840, il fut chargé du ministère de la marine. Pendant sa triple administration, il s'attacha principalement à simplifier les rouages administratifs, et prépara, relativement à la question de l'abolition de l'esclavage, le système de transition contenu dans les lois de 1845. Deux ans auparavant, sa santé ruinée l'avait forcé d'abandonner le ministère. Grand'croix de la Légion d'honneur en 1831, et décoré de plusieurs ordres étrangers, Duperré avait été, de son vivant, l'objet des plus hautes distinctions. Après sa mort, qui eut lieu le 2 novembre 1846 à Paris, le gouvernement et les chambres lui en donnèrent une dernière en décidant que ses funérailles seraient faites aux frais de l'État; que ses restes seraient déposés aux Invalides; que sa statue en marbre serait placée au musée de Versailles; enfin que sa veuve jouirait d'une pension de 12,000 francs réversible à son décès sur ses trois enfants. Quant au conseil municipal de Paris, il arrêta qu'une des rues de la ville porterait son nom. Dans la flotte, le nom *Duperré* a été donné à un vaisseau à voiles de quatrième rang.

(Chassériau), *Vie de l'amiral Duperré.*

**DU PETIT-THOUARS** (Aristide-Aubert), — capitaine

de vaisseau, frère de l'illustre botaniste *Aubert*. Aristide, né le 31 août 1760, au château de Boumois, près de Saumur, appartenait à une famille noble qui remonte au douzième siècle. Il se fit remarquer dès sa plus tendre enfance par une grande indépendance de caractère. Destiné à servir dans l'armée de terre, mais préférant la marine, — il avait demandé en 1776, à Cook à s'embarquer comme mousse sur l'un de ses navires, — il entra, en 1778, dans la marine, après un examen brillant, et assista sur le *Fendant*, à la bataille d'Ouessant, ainsi qu'à la prise du fort Saint-Louis du Sénégal, au siége de la Grenade et aux trois combats que l'armée de Guichen soutint, en 1780, contre celle de Rodney. Sur le vaisseau la *Couronne*, il participa ensuite à la bataille de la Dominique. Il était enseigne de vaisseau lorsqu'en 1784, il fut nommé au commandement du brick le *Tarleton*, sur lequel il escorta un convoi à Saint-Domingue. Pendant une station de trois ans à cette colonie, sur le vaisseau le *Téméraire*, il fut détaché sur la goëlette le *Pivert* pour faire des relèvements de côtes et revint en France, sur la *Cérès*, en 1787. L'année suivante, aux premiers bruits de la perte des vaisseaux de Lapérouse, il demanda au ministre d'être envoyé à sa recherche. La réponse tardant trop au gré de son impatience, il recueillit des souscriptions et vendit ses biens, ainsi que ceux de son frère, pour subvenir aux frais de l'expédition. Louis XVI s'inscrivit comme souscripteur, et l'Assemblée nationale vota une somme de 10,000 livres. En 1792, Du Petit-Thouars, lieutenant de vaisseau depuis le 1er janvier de cette année, partit de Brest sur le *Diligent*. Son frère, arrêté lorsqu'il se rendait au port d'embarquement, fut détenu comme suspect d'avoir cherché à émigrer. Il ne devait plus le revoir. Dans une relâche qu'il fit à l'île de Sel (Cap-Vert), il recueillit à son bord 40 Portugais qu'il conduisit à Saint-Nicolas, et partagea ses vivres avec

les habitants de l'île, en proie à la disette. Pour les renouveler, il relâcha à Santiago, où une épidémie lui enleva le tiers de son équipage. Afin d'en arrêter les progrès, il se détermina à gagner l'île Fernando de Noronha, sur la côte du Brésil. Là, contre le droit des gens et les traités, il fut arrêté par les Portugais, son navire pillé et lui-même conduit à Lisbonne. Après un emprisonnement qui dura jusqu'en avril 1793, il obtint la liberté et une faible indemnité; mais, comme on était au fort de la Terreur, il se rendit aux États-Unis, où il resta trois ans. Dans l'intervalle, il fit deux tentatives infructueuses pour gagner par terre la côte du N.-O., et visita les chutes du Niagara. De retour en France, il fut nommé capitaine de vaisseau, et appelé à commander, dans l'expédition d'Égypte, le *Tonnant*, vieux vaisseau mal gréé et mauvais marcheur. Ainsi que Blanquet du Chayla, il s'opposa inutilement au projet de combattre à l'ancre. Une fois la bataille engagée, il fit des prodiges. Le *Tonnant*, matelot d'arrière de l'*Orient*, força le *Bellérophon* d'amener son pavillon, et se fit abandonner du *Majestic*; mais, quand l'incendie se fut déclaré à bord du vaisseau-amiral, l'*Alexandre* et le *Swiftsure* concentrèrent leur feu sur Du Petit-Thouars. Après avoir eu successivement le bras droit, puis le bras gauche, enfin une jambe emportés par trois boulets, l'héroïque commandant se fit mettre, dit-on, dans un baquet plein de son, pour avoir encore le temps de donner l'ordre de clouer son pavillon au mât. Nous devons dire toutefois que la notice de mademoiselle Du Petit-Thouars, sa sœur, ne mentionne pas ce fait qui, du reste, n'est point nécessaire à sa gloire. Ce qu'il y a de certain, c'est que le vaisseau, animé du même héroïsme que son chef, ne se rendit que le surlendemain de la bataille. Le nom de *Du Petit-Thouars* a été donné à un brick à voiles de second rang qui sert de bâtiment-école aux mousses de l'*Inflexible*.

(*Notice de Mademoiselle Du Petit-Thouars dans les Annales maritimes de* 1817 *et* 1820.— *Lettre inédite de Du Petit-Thouars.*)

**DU PETIT-THOUARS** (Abel-Aubert), — vice-amiral, neveu du précédent, né, le 3 août 1793, à Saumur (Maine-et-Loire), entra au service en 1804; fit ses premières armes dans la flottille de Boulogne; servit ensuite jusqu'en 1815 sur les côtes de la Manche et de la Méditerranée ; fit en 1817, 1818 et 1819, trois campagnes hydrographiques à Terre-Neuve et sur les côtes occidentales de France; explora plus tard les côtes d'Alger; et, frappé de l'insuffisance du blocus de cette ville, présenta le projet de débarquement et le plan de campagne qui furent exécutés en 1830. Ce fut en qualité de capitaine de corvette, commandant du brick le *Griffon*, qu'il concourut à l'expédition. Nommé ensuite au commandement de la station des mers du Sud, il se distingua, en 1834, par l'énergie qu'il déploya au Callao, où il força le gouvernement péruvien de restituer un navire de commerce saisi illégalement. A son retour en France, le commerce de Bordeaux lui offrit une épée d'honneur que le gouvernement lui permit d'accepter. Nommé capitaine de vaisseau, la même année, il fut chargé, en 1835, du voyage de circumnavigation entrepris par la frégate la *Vénus*, placée sous son commandement. Après son retour, promu contre-amiral, en 1841, il conseilla au gouvernement de Louis-Philippe de prendre possession des îles Marquises ou de Taïti. Désigné pour aller, sur la frégate la *Reine-Blanche*, occuper ce dernier groupe, il rencontra un adversaire opiniâtre dans le missionnaire anglais Pritchard, l'expulsa et prit possession de l'archipel au nom de la France. Désavoué par le gouvernement qui rétablit le protectorat, et par les chambres qui votèrent l'indemnité Pritchard, il dut refuser l'épée d'honneur qui lui était offerte par l'opinion libérale. Vice-amiral en 1846, après avoir exercé les fonctions de préfet

maritime à Lorient, il entra, en 1849, au conseil d'amirauté qu'il présida jusqu'en 1858, et fut élu, en 1849, député à la Législative par le département de Maine-et-Loire. Membre de l'Académie des sciences depuis 1855, et grand'-croix de la Légion d'honneur, il est mort à Paris, le 16 mars 1864. On a de lui, indépendamment de sa coopération à la relation du *Voyage de la Vénus*, diverses brochures relatives aux affaires de Taïti.

*Voyage de la Vénus.* — *Moniteur universel*, de 1864, p. 385.

**DUPLEIX** (JOSEPH-FRANÇOIS, MARQUIS), — gouverneur général des établissements français dans l'Inde, naquit le 1er janvier 1697 à Landrecies, dans le Hainaut, province dont son père, originaire de Châtellerault, était fermier général. A la suite d'étourderies de jeunesse, il s'embarqua, à 18 ans, comme enseigne, sur un navire de Saint-Malo. « Il emportait sur son front, dit M. de Saint-Priest, le souffle aventureux de Law. » Le crédit de son père, qui était un des directeurs de la compagnie des Indes, le fit entrer, en 1720, au conseil de Pondichéry. Il y pratiqua le commerce d'*Inde en Inde*, ou de cabotage, d'abord avec La Bourdonnais, puis sur une plus vaste échelle, quand il fut appelé, en 1730, à la direction du comptoir de Chandernagor. Cette bourgade qui, avant lui, n'avait pas une barque pontée, devint une ville florissante d'où on lança 15 vaisseaux de la Compagnie; 72 navires frétés par Dupleix et ses amis sillonnèrent les mers d'Asie depuis le golfe Arabique jusqu'aux Philippines, et pénétrèrent même dans les ports gardés de la Chine. Il avait appuyé l'établissement français des bouches du Gange par un second comptoir fondé à Patna, au cœur du Bengale. Le commerce anglais dans l'Inde périssait étouffé sous cette formidable concurrence. Dupleix, que ces résultats attachaient à son œuvre, prit de plus en plus racine dans le pays en y épousant, en 1741, une créole, veuve d'un con-

seiller de la Compagnie, non moins remarquable par l'intelligence que par les qualités du cœur, et populaire dans l'Inde sous le nom de la *Begoun Jeanne*. En 1742, devenu gouverneur général des possessions françaises de l'Indoustan, il résolut de donner cette immense presqu'île à la France, en s'immisçant dans toutes ses affaires intérieures pour y saisir ou y faire naître des occasions d'agrandissement. Le moment était favorable. L'empire tartare, fondé au seizième siècle par Baber sur les débris de la confédération des Afghans, tombait en dissolution, et sur ses ruines, les Mahrattes, peuple guerrier, avaient fondé une multitude de principautés dont quelques-unes subsistent encore. La politique du nouveau gouverneur commençait à inquiéter sérieusement la Compagnie anglaise quand la guerre éclata en 1744. Le cabinet de Versailles, voulant sauvegarder les intérêts du commerce, convint d'un traité de neutralité en faveur des deux Compagnies, et envoya des ordres en ce sens à La Bourdonnais, gouverneur des îles de France et de Bourbon. Le plan de ce dernier était plus simple; il consistait à ruiner à coups de canon les établissements et la marine des Anglais, et à développer puissamment notre commerce, mais sans vues d'agrandissement territorial. Inférieur par l'intelligence politique à Dupleix, il lui était supérieur par les talents militaires et l'ancienneté des services. Cette opposition de vues entre deux hommes aussi énergiques, mais non pas aussi profonds l'un que l'autre, devait avoir de fatales conséquences. Colbert les eût employés tous les deux à la grandeur de leur patrie. Les ministres de madame de Pompadour ne surent que les opposer l'un à l'autre, et les sacrifier l'un après l'autre. Le seul appui que l'on donna en France à Dupleix, ce fut un ordre de chevalerie et des lettres de noblesse conférées en 1746. Les deux rivaux se rencontrèrent du moins pour juger impos-

sible le maintien de la neutralité maritime dans l'Inde, illusion de la Compagnie que l'Angleterre n'avait entretenue que pour se donner le temps d'achever ses préparatifs. L'événement confirma du reste leurs prévisions. Pendant que Dupleix terminait, à ses frais, les fortifications de Pondichéry, les Anglais, violant la neutralité qu'ils avaient eux-mêmes proposée, enlevèrent nos bâtiments de commerce, et s'apprêtèrent à assiéger par terre et par mer la capitale de nos possessions dans la Péninsule; mais alors on commença à voir les effets de la diplomatie de Dupleix. Le nabab du Carnatic menaça d'assiéger Madras si les Anglais investissaient Pondichéry. Le siége n'eut pas lieu. De son côté, La Bourdonnais, après avoir battu, sur la côte de Coromandel, le commandant Peyton, assiégea et prit Madras presque sans coup férir; mais Dupleix, qui avait promis Madras au nabab du Carnatic, cassa la capitulation et fit destituer La Bourdonnais; puis, resté seul dans l'Inde, avec quelques poignées de Français, il battit les cent mille hommes du nabab qui réclamait impérieusement Madras, le regagna par de l'argent, rasa les fortifications de Madras et assiégea le fort Saint-David. Malheureusement, il fut arrêté dans ses projets par les deux désastres de La Jonquière et de Létanduère au cap Finistère, en Galice (1747). Assiégé lui-même dans Pondichéry par l'amiral Boscawen, à la tête de trente navires, dont treize de haut bord, il lui résista victorieusement avec 1,400 Français et 2,000 *cipayes*, Indiens de race guerrière qu'il avait dressés à l'européenne. Le jour même où les Anglais se retiraient, Louis XV rendait Madras par la paix d'Aix-la-Chapelle. Ce traité fut particulièrement douloureux à Dupleix. Ne pouvant plus attaquer l'Angleterre corps à corps, il résolut de la combattre indirectement, en assurant la prépondérance à nos alliés sur les siens, et en rompant l'équilibre entre elle et nous par l'accroisse-

ment de notre influence et de notre territoire. Il conserva donc sur pied ce qu'il avait de troupes. Les Anglais ne désarmèrent pas non plus, et furent même les premiers à donner l'exemple des envahissements territoriaux. Alors Dupleix, efficacement secondé par le marquis de Bussy-Castelnau, intervint dans toutes les guerres que se faisaient les soubabs, nababs et radjahs de l'Inde. C'est ainsi qu'il obtint d'un sultan du Deckan qu'il avait mis sur le trône, la nababie du Carnatic, et qu'après sa mort, il reçut de son successeur, également nommé par son influence, cinq provinces sur les côtes des Circars et d'Orissa, acquisitions qui nous donnaient un empire de trente millions d'hommes et ouvraient deux cents lieues de côtes à notre commerce, avec Masulipatam, la ville des mousselines et des toiles peintes pour capitale. Le Grand Mogol confirma tout. Encore un pas, il tombait à son tour sous notre dépendance, et avec lui l'Inde entière. Malheureusement ces succès, tellement merveilleux qu'ils parurent invraisemblables, ne causaient au gouvernement de Louis XV et à la Compagnie qu'inquiétudes et embarras ; et, comme au lieu de renforts on n'envoyait à Dupleix que des exhortations à la paix, il éprouva des revers dans une guerre où il eut à lutter contre les sultans de Tandjaour et de Mysore, aidés des Mahrattes et des Anglais. *Messieurs de Pondichéry*, sordides boutiquiers, qui ne demandaient que des dividendes et non des royaumes, en profitèrent pour accuser l'ambition de Dupleix, et l'Angleterre, qui avait tout lieu de redouter le génie entreprenant de ce grand homme, fit de son rappel une condition absolue de paix. Louis XV courba la tête (1754). Dupleix quitta en pleurant cette péninsule où il avait régné pendant trente ans, conquête magnifique que l'ineptie de son gouvernement laissait à l'Angleterre. Rentré en France, il usa ses dernières années à réclamer en vain sa fortune et

celle de ses amis englouties dans le gouffre creusé par les dépenses de la guerre. Sa première femme mourut en 1756, et lui-même s'éteignit le 10 novembre 1764, après avoir vu la chute de nos colonies et l'abaissement de cette France qu'il avait rêvée si glorieuse. Homme de la race des Richelieu et des Colbert, il attend encore un monument dans cette patrie qu'il voulut doter d'un monde. Les Anglais, plus justes, honorent du moins sa mémoire, car ils ont placé son buste dans le palais des gouverneurs du Bengale. Toutefois, son nom a été donné depuis peu à une corvette à hélice de la flotte, et M. P. Margry vient d'obtenir une statue de Dupleix pour le Musée de Versailles.

(*La perte de l'Inde sous Louis XV*, par Saint-Priest, dans la *Revue des Deux-Mondes* du 1er mai 1845.— *Dupleix et l'Inde française*, dans la *Revue britannique* de 1863.)

**DUPOTET** (Jean-Henri-Joseph), — vice-amiral, né le 17 décembre 1777, à Changey, près de Châtillon-sur-Seine (Côte-d'Or), était l'aîné de dix enfants, et perdit son père de bonne heure. Il voulut d'abord servir dans l'armée de terre, et se fit recevoir à l'École militaire; mais celle-ci ayant été supprimée par la Révolution, il s'embarqua comme simple novice sur la frégate la *Junon*. Il passa de là sur l'*Alceste*, comme timonier, se fit remarquer au combat des îles d'Hyères en 1795, et fut promu au grade d'aspirant de seconde classe. Fait prisonnier, l'année suivante, sur la corvette l'*Unité*, au mouillage de Bone, il fut bientôt rendu à la liberté, et embarqué comme aspirant de première classe sur le *Jean-Jacques-Rousseau*, attaché à la majorité du contre-amiral Villeneuve. Il passa de là sur la corvette l'*Étonnante*, chargée d'escorter les convois entre Nantes et Brest, fit partie, en 1799, comme enseigne de vaisseau entretenu, de l'état-major de l'amiral Bruix, et, en cette qualité, prit part à la belle campagne de la Méditerranée. Il servit en-

suite sous le contre-amiral Delmotte, et, embarqué sur le *Scipion*, rejoignit, près de Samana, la flotte du vice-amiral Villaret-Joyeuse. On devait opérer un débarquement au Cap-Français; mais les noirs ayant incendié la ville, le *Scipion* dut se borner à recueillir les colons échappés au massacre. Atteint de la fièvre jaune, lors d'une seconde campagne à Saint-Domingue sur l'*Argonaute*, Dupotet fut sauvé par le dévouement d'un noir, ancien cuisinier de Toussaint-Louverture, qu'il avait pris à son service, pour le soustraire au supplice. Nommé lieutenant de vaisseau au moment de la rupture de la paix d'Amiens, il passa sur la *Guerrière*, en station à la Corogne, puis sur le *Redoutable*, commandant Lucas, qui le chargea de l'armement du vaisseau. A Trafalgar, Dupotet, profitant de la consternation répandue parmi les Anglais par la mort de Nelson, allait s'élancer à l'abordage du *Victory*, quand deux autres vaisseaux écrasèrent de leurs feux le *Redoutable*, qui s'abîma pendant la nuit dans les flots. Atteint d'une balle au genou, mais sauvé, avec 169 compagnons, parmi les 643 hommes dont se composait l'équipage du navire, Dupotet fut attaché à la personne de Decrès, en qualité d'aide de camp, puis promu au grade de capitaine de frégate, et nommé chevalier de la Légion d'honneur. Après avoir armé le *Charlemagne*, premier vaisseau qu'on vit flotter sur l'Escaut, il le conduisit d'Anvers à Flessingue, où il exerça successivement les fonctions de chef militaire chargé des mouvements, et de commandant supérieur ayant jusqu'à 7 vaisseaux sous ses ordres. Le 16 janvier 1808, la ville allait disparaître sous les flots quand Dupotet, secondé par ses braves marins, parvint à conjurer les désastres de l'inondation. L'année suivante, il sortit de la Gironde avec le *Niémen*, frégate de 44 construite à Bordeaux, et dont il avait fait lui-même l'armement. Après avoir évité 2 frégates anglaises naviguant de conserve, il se

trouva dans les eaux d'une troisième, l'*Amethyst*, de 48. Le combat dura six heures et demie : très-maltraité, l'anglais se rendit. Au moment où l'on se préparait à l'amariner, survint l'*Arethusa*, autre frégate de 48. De là un second combat dont profita l'*Amethyst*, pour recommencer le feu. Malgré l'inégalité des forces, le *Niémen* prolongea la lutte jusqu'au lendemain matin, et ne se rendit qu'après avoir noblement défendu l'honneur du pavillon. Conduit en Angleterre, Dupotet y resta cinq ans prisonnier, attendu que l'ennemi lui fit l'honneur de refuser son échange, et sa captivité durait encore quand il fut promu capitaine de vaisseau, en 1811. Sous la Restauration, il devint officier de la Légion d'honneur et chevalier de Saint-Louis. En 1818, il fit sur la *Flore* une croisière dans la Méditerranée. Choisi l'année suivante pour capitaine de pavillon et chef d'état-major par le contre-amiral Duperré, commandant de la station des Antilles, il en devint le commandant provisoire, puis il obtint, en 1828, le grade de contre-amiral et le commandement définitif de cette station. Préfet maritime à Brest en 1830, il y organisa l'expédition d'Alger. Nommé peu après gouverneur de la Martinique, il y réprima des insurrections provoquées par la révolution nouvelle. Fait grand officier de la Légion d'honneur et entré au conseil d'amirauté, il en sortit une première fois, en 1835, pour commander la station du Brésil et de la mer du Sud, une seconde fois, en 1838, pour diriger le blocus des côtes argentines. Promu vice-amiral en 1841, il servit encore jusqu'en 1845, époque où, atteint par la limite d'âge fixée par la loi, il fut admis dans le cadre de réserve. Il comptait 52 ans de services effectifs. Il est mort à Paris, le 19 janvier 1852.

(Chassériau), *Notice dans les Annales maritimes de* 1853.

**DUQUESNE** (Abraham, marquis), — lieutenant-général

des armées navales, une des deux plus grandes gloires maritimes de la France, était né, en 1610, à Dieppe, d'un capitaine de vaisseau de la religion réformée, nommé aussi Abraham, et qui avait servi sous Gustave-Adolphe, avant d'être attaché au service de la France. Le jeune Duquesne se forma de bonne heure sous les yeux de cet habile marin, et sa précocité fut telle qu'on lui confia, à 18 ans, un bâtiment de guerre, et qu'à l'âge de 25, recommandé par Leroux d'Infreville à Richelieu, il fut appelé au commandement du *Neptune*, dans l'armée navale de Sourdis. Il put ainsi concourir à la reprise des îles de Lérins où son père fut tué, et se fit aussi remarquer à Guétaria, à Tarragone et à Carthagène, car il fut deux fois blessé dans ces divers engagements. En 1644, voyant la marine française négligée par Mazarin, il entra momentanément au service de la Suède, et, sous les ordres de Wrangel, battit les Danois dans un combat naval livré près de Laaland. En 1645, il retourna au service de son pays, et contribua au second blocus de Tarragone ainsi qu'à la reddition de Roses. L'année suivante, il faillit lui-même périr à cette fameuse bataille d'Orbitello, fatale à Brezé. En 1647, dépêché par Mazarin auprès de Marie-Christine pour négocier l'achat de 4 vaisseaux suédois, il les ramena heureusement à Dieppe. A son retour, on créa pour lui le poste de chef d'escadre de Dunkerque et on le chargea de bloquer la Gironde pour intercepter les communications entre les Bordelais soulevés par Condé et les Espagnols. Telle était à cette époque la faiblesse de la marine française que le premier ministre n'avait pu donner à Vendôme, pour cette même mission, qu'une vingtaine de navires. Duquesne vint renforcer cette flottille de quelques bâtiments armés à ses frais, rencontra chemin faisant une escadre anglaise qui voulut inutilement le forcer à abaisser son pavillon, pénétra dans la Gironde,

malgré la flotte espagnole, et détermina la soumission de Bordeaux. Anne d'Autriche, pour l'indemniser de ses dépenses, lui donna le château de l'île d'Indret qui appartenait à la couronne, et le nomma chef d'escadre. C'est en cette qualité qu'il vint, en 1665, pour organiser le port de Brest ébauché par Richelieu, et que, de concert avec l'intendant de Seuil, il dirigea la construction des navires, des magasins, des chantiers et des forges de cet arsenal maritime qui devint alors le premier de la France. Il y resta jusqu'en 1672, conservant par exception son commandement d'escadre, même quand Colbert eut tout à fait séparé l'administration du commandement militaire. Lorsqu'éclata la guerre de Hollande, Duquesne avait alors 62 ans et n'était que depuis trois ans lieutenant général. Aussi le retrouvons-nous combattant encore en sous-ordre sous le comte d'Estrées à Solebay, aux deux batailles de Walcheren et au Texel. Mais le soulèvement de la Sicile en 1675 le mit enfin en première ligne, bien qu'encore cette fois, il eût un chef nominal, Vivonne. Il battit d'abord la flotte espagnole sur les côtes de Sicile, grâce au concours du chevalier de Valbelle qui arriva de Messine avec un renfort des plus opportuns pour compenser l'inégalité de ses forces. La Hollande ayant résolu de secourir son ancienne maîtresse, l'année 1676 vit se livrer entre les marines française et hispano-hollandaise, les trois terribles batailles de Stromboli, d'Agosta et de Palerme. La première, engagée le 8 janvier, fut indécise ; mais Duquesne avait atteint son but qui était de ravitailler Messine, de sorte que l'on put dire que, dès la première affaire, l'avantage lui était resté sur le plus grand marin du siècle. Dans la seconde, qui eut lieu le 22 avril, entre Agosta et Catane, au pied même de l'Etna, Ruyter fut blessé à mort, et les alliés vaincus se retirèrent à Syracuse. La dernière fut livrée le 2 juin. Cette

fois, le duc de Vivonne avait pris le commandement en chef, et il avait sous ses ordres Duquesne et Tourville. La flotte ennemie était mouillée en demi-cercle, à l'entrée de la rade de Palerme, et tellement démoralisée qu'on n'eut guère que la peine de l'incendier. La déroute des alliés fut complète. Malgré l'évacuation postérieure de la Sicile, sur l'ordre de Louis XIV, on peut dire que les succès de Duquesne contribuèrent grandement à la paix de Nimègue. Après avoir vaincu les chrétiens ennemis de son pays, Duquesne se retourna contre les infidèles. En 1681, des corsaires de Tripoli ayant enlevé un bâtiment français sur les côtes de Provence, il les poursuivit dans le port ottoman de Chio, et les bloqua tant qu'il n'en eut pas obtenu satisfaction. L'année suivante, il fut chargé de bombarder Alger, au moyen des galiotes inventées récemment par Bernard Renau. Le premier effet en fut terrible, mais incomplet, parce que Duquesne, surpris par l'équinoxe, fut obligé de revenir en France. Mais en 1683, le bombardement recommença et fut plus désastreux, car on avait perfectionné ces engins d'extermination. Après avoir épuisé ses munitions, Duquesne repartit, laissant devant le port une forte croisière commandée par Tourville qui, l'année suivante, reçut la soumission des Algériens. Pendant ce temps, Duquesne était envoyé avec Seignelay, contre Gênes que Louis XIV accusait d'avoir vendu des munitions aux Algériens et de construire, dans ses chantiers, des bâtiments de guerre pour l'Espagne. La cité de marbre fut bombardée, et son doge contraint de venir demander grâce à Versailles. Ce fut le dernier exploit de Duquesne, qui mourut à Paris le 2 février 1688. Louis XIV avait érigé pour lui en marquisat la terre du Bouchet près d'Étampes, sous le nom de Duquesne, mais il ne le nomma pas maréchal de France, à cause de sa religion à laquelle l'inflexible vieillard, malgré toutes les sé-

ductions, resta fidèle. Il fut pourtant exempté de la proscription commune, lors de la révocation de l'édit de Nantes, et conserva même son grade de lieutenant général. Malheureusement, la tolérance royale ne s'étendit pas au delà des limites de sa vie. On lui refusa une sépulture honorable, et son cœur seul fut remis à ses enfants émigrés, dont l'aîné, Henri, le déposa dans le tombeau qu'il lui avait érigé dans le temple réformé d'Aubonne, petite ville du canton de Vaud, entre Rolle et Morges. Sur ce tombeau, on lit l'épitaphe, ou plutôt l'inscription suivante :

*Cujus anima in cœlis, corpus nondùm ullibi sepultum.*

Plus tard Louis XVI ordonna que son portrait fût placé dans les appartements royaux, et, le 23 septembre 1844, des fêtes brillantes ont été célébrés dans sa ville natale, lors de l'inauguration de sa statue. Le nom de *Duquesne*, donné en 1840 au vaisseau-école de Toulon, est resté depuis cette époque celui d'un des bâtiments de la flotte ; c'est aujourd'hui un vaisseau à hélice de 80 canons. Une partie de la correspondance de Duquesne a été publiée par M. Monmerqué, à la suite des mémoires de Villette. L'autre est entre les mains de ses héritiers. — Duquesne avait laissé quatre fils qui, tous, servirent honorablement dans la marine. Le plus distingué est Henri, né en 1652, mort à Genève le 12 novembre 1722. Capitaine de vaisseau en 1675, il prit une part glorieuse aux trois batailles de Stromboli, d'Agosta et de Palerme. Après la révocation de l'édit de Nantes, il se retira à Aubonne, et, malgré les sollicitations de l'Angleterre et de la Hollande, refusa de porter les armes contre la France. Quand les fils de Duquesne étaient allés chercher sur la terre étrangère la liberté de garder leur foi, le père, trop vieux pour quitter son pays, leur avait fait promettre de ne jamais combattre leur patrie. Les trois frères de Henri obéirent, comme lui, à la volonté pa-

ternelle. Dans les dernières années de sa vie, Henri s'occupa de théologie et écrivit ses *Réflexions anciennes et nouvelles sur l'Eucharistie,* livre estimé des protestants, et qui témoigne de beaucoup de savoir et de modestie.

(*Documents inédits.*)

**DURET** (Pierre), — premier chirurgien en chef de la marine, né le 15 novembre 1745, à Montreuil-sur-Bellay, près Saumur, alla, à l'âge de 17 ans, suivre à Paris les cours de l'hôpital de Bicêtre, vint à Brest, en 1765, en qualité de chirurgien auxiliaire, et obtint au concours, trois ans plus tard, une place d'aide entretenu. Quoique constamment malade à la mer, il poursuivit résolûment sa carrière, et, de grade en grade, arriva, en 1808, à celui de premier chirurgien en chef. C'est lui qui, le premier en France, a pratiqué sur un enfant, en 1793, la perforation de l'anus artificiel. Il pratiqua également sur des cadavres la ligature de l'artère iliaque externe, et ce fut Delaporte, son second, qui osa l'entreprendre sur le vivant, d'après ses données. Propagateur actif de l'inoculation, Duret avait créé, à ses frais, près de Brest, un établissement qui était en pleine voie de prospérité quand on apprit les expériences de Jenner. Il renonça alors à son système et préconisa hautement celui du praticien anglais. Enfin, il exposa, le premier à Brest, les principes de l'art méthodique des accouchements. Il fut nommé, au mois d'octobre 1824, membre de l'Académie de médecine, mais le gouvernement ne confirma pas cette distinction méritée. Il est mort à Brest, le 27 juillet 1825.

(*Notice nécrologique par J. Miriel,* Brest, 22 pp. in-4°. — *Discours prononcé par L. M. Foullioy,* à Brest, 1828, 20 pp. in-4°.)

**DUVAL LE ROY** (Nicolas-Claude), — physicien et astronome, né, vers 1730, à Bayeux (Calvados), se fit remarquer de bonne heure par l'étendue comme par la solidité

de ses connaissances mathématiques, ce qui le fit nommer, en 1764, professeur des gardes du port de Brest. Sa réputation s'accrut par sa traduction, publiée en 1767, du *Traité d'optique* de Smith, auquel il fit des additions et des annotations qui rendaient son travail bien supérieur à celui de Pézénas. De nouvelles additions très-étendues, mais restées inédites, dont il s'occupa plus tard, alors qu'il était menacé de perdre la vue, sont énumérées dans une note inscrite par lui sur l'exemplaire du *Traité d'optique* que possède la bibliothèque communale de la ville de Brest. Élu membre de l'Académie royale de la marine, lors de sa reconstitution en 1769, il participa activement à ses travaux, soit comme secrétaire, soit comme auteur d'un grand nombre de mémoires, publiés ou inédits, parmi lesquels nous nous bornerons à citer les suivants : *De quelques équations différentielles du premier ordre à deux variables qui peuvent être rendues intégrales en les multipliant par des facteurs de forme donnée ;* c'est la continuation du travail d'Euler sur cette matière. — *Solution de quelques problèmes d'astronomie nautique ;* — *Utilité du principe de la moindre action,* application du principe posé en 1744 par Maupertuis. En 1773, Duval le Roy fut envoyé au Havre, et dut cette disgrâce à ce qu'il s'était livré dans ses leçons à des commentaires et à des diatribes contre la religion catholique. L'école d'hydrographie du Havre ayant été supprimée deux ans plus tard, il revint à Brest, mais fut encore renvoyé à Rochefort en 1777, et ce ne fut qu'à l'influente intervention de l'Académie qu'il dut d'être rappelé à Brest, en 1780. Lorsque la Révolution éclata, Duval le Roy qui en avait embrassé les idées avec ardeur, donna carrière à son zèle anti-religieux, longtemps comprimé, en publiant contre les prêtres plusieurs écrits regrettables. En l'an II, il se chargea, concurremment avec l'abbé Béchennec, du classe-

ment des 26,000 volumes provenant des couvents supprimés du district de Brest, et apporta dans cette nouvelle fonction du zèle, de l'ordre et de l'intelligence. Malheureusement, il ne la conserva pas longtemps. Après lui, la bibliothèque du district fut livrée au pillage et les livres dispersés. Il revint alors à ses leçons d'hydrographie à Brest, en continuant de les entremêler de diatribes contre les prêtres, et eut Guépratte pour suppléant pendant les trois ou quatre années qui précédèrent sa mort arrivée à Brest, le 6 décembre 1810. Outre les ouvrages déjà mentionnés, on doit encore à Duval le Roy, entre autres ouvrages scientifiques : *Supplément à l'optique de Smith, contenant une histoire générale des instruments de dioptrique et terminé par l'éloge de Marguerie* (Pl.). Brest et Paris, 1783, in-4°. — *Instruction sur les baromètres marins*. Brest, 1784, in-4°. — *Éléments de navigation*. Brest, an X (1802), in-8°.

(*Mémoires imprimés et manuscrits de l'Académie royale de la marine. — Documents particuliers.*)

# E

**EMERIAU** (Maurice-Julien, comte), — vice-amiral, né le 20 octobre 1762, à Carhaix (Finistère), d'une ancienne famille d'origine écossaise, entra dans la marine à treize ans, comme volontaire d'honneur, se distingua dans la guerre d'Amérique, et, à partir de la bataille d'Ouessant, assista à douze siéges ou combats, où il fut plusieurs fois grièvement blessé. A la Grenade notamment et à Savannah, il entra le premier dans les tranchées, ce qui lui valut du comte d'Estaing le grade de lieutenant de frégate, et du congrès américain la croix de Cincinnatus. Aux Saintes, il montra une bravoure héroïque et reçut deux graves blessures. Nommé sous-

lieutenant de vaisseau en 1786, il fit diverses campagnes à Cayenne, aux États-Unis, dans l'Inde et à Saint-Domingue, où il comprima momentanément l'insurrection des noirs. Lieutenant de vaisseau en 1792, il était de l'escorte qui conduisit en Amérique les bâtiments échappés à l'incendie du Cap, puis il se rangea sous les ordres de l'amiral Vanstabel, et contribua efficacement à conduire à Brest le convoi de 410 voiles qui sauva la France de la disette. Capitaine de vaisseau en 1795, il fit partie, sur le *Jemmapes*, de l'expédition d'Irlande, et sur le *Spartiate*, comme chef de division, de celle d'Égypte. A Malte, il entra le premier dans le port sous le feu des batteries ennemies. A Aboukir où il combattit héroïquement contre le *Theseus* et le *Vanguard* soutenus plus tard par deux autres vaisseaux ennemis, il ne se rendit qu'à la dernière extrémité; après avoir eu le bras droit fracassé. Aussi Nelson lui fit-il rendre son épée, et Bonaparte lui écrivit du Caire pour le complimenter de sa bravoure. Promu au grade de contre-amiral, en 1801, Émeriau fut employé, l'année suivante, à transporter des troupes à Saint-Domingue, et il contribua puissamment à sauver la ville de Port-au-Prince, assiégée par Dessalines. Dirigé ensuite sur Ostende pour y prendre le commandement en chef de l'aile droite de la flottille, il mit ce port dans le meilleur état de défense, et y fit exécuter les armements nécessités par le projet de descente. Appelé, en 1804, à la préfecture de Toulon, après avoir remplacé momentanément Villeneuve à Rochefort,il devint comte, en 1810; l'année suivante, vice-amiral et commandant en chef de l'escadre de la Méditerranée. Pendant les trois ans qu'il exerça son commandement, manœuvrant constamment en présence de forces supérieures, il ne perdit pas un seul navire et en enleva plusieurs à l'ennemi. Vers la fin de 1812, le ministre Decrès ayant songé à donner sa démission, l'Empe-

reur avait désigné Émeriau pour le remplacer. En 1813, chargé par Masséna de la défense du littoral méditerranéen, il sut, quoique dénué de ressources, repousser l'invasion, et conserver à la France sa flotte et son arsenal, en faisant appel au dévouement de ses équipages qui abandonnèrent patriotiquement à l'Etat quinze jours de leur solde. Après la déchéance de Napoléon, il continua, tout en arborant le drapeau blanc, de défendre la flotte contre l'avidité anglaise, et obtint même de lord Exmouth le retour des prisonniers de Cabrera. Nommé chevalier de Saint-Louis et grand'croix de la Légion d'honneur par la Restauration, il fut porté, pendant les Cent-jours, comme pair de France. Bien qu'il se fût abstenu de siéger, il n'en fut pas moins rayé de la liste, en dépit de ses éclatants services, et admis à la retraite en 1816. Appelé une seconde fois à la Chambre des pairs, par la dynastie de Juillet, il est mort à Toulon le 2 février 1845. Son nom est inscrit sur l'arc de triomphe de l'Étoile.

(*Biographie bretonne.*)

**ENTRECASTEAUX** (Joseph-Antoine BRUNI, chevalier d'),— ainsi nommé d'un bourg du département du Var, contre-amiral et navigateur, parent de Suffren, naquit, en 1739, à Aix, d'un conseiller au parlement de cette ville, fut reçu garde à 15 ans, prit une part active, sur divers bâtiments, à la guerre de Sept ans, notamment sous La Galissonnière, à la bataille de Minorque qui lui valut le grade d'enseigne, et après la paix de 1763, fut signalé par Chabert pour son aptitude hydrographique. Lieutenant de vaisseau en 1770, capitaine au début de la guerre d'Amérique, il n'eut pas occasion de s'y distinguer d'une manière spéciale, mais après le traité de Versailles, il fut nommé directeur-adjoint des ports et arsenaux, ensuite chef de division et commandant de la station des mers de l'Inde.

Ce fut alors (1786) qu'il fit sur la *Résolution*, sa belle campagne de l'Inde en Chine, à contre-mousson, au moyen d'un immense détour par les détroits de la Sonde et de Macassar, la grande passe des Moluques, le S. de Gilolo, l'E. des Mariannes et le N. des Philippines. Nommé gouverneur des Mascareignes, Entrecasteaux fut, peu de temps après (1791), chargé par Louis XVI d'aller à la recherche de Lapérouse dont on n'avait pas eu de nouvelles depuis trois ans. L'expédition, composée de deux mauvaises flûtes de 4 à 500 tonneaux, la *Recherche* et l'*Espérance*, celle-ci commandée par Huon de Kermadec, partit de Brest, le 29 septembre. Le lendemain, quand on eut perdu la terre de vue, Entrecasteaux décacheta, selon ses instructions, les dépêches de la cour qui lui apprenaient qu'il était nommé contre-amiral, et M. de Kermadec, capitaine de vaisseau. Après avoir relâché quelques jours à Sainte-Croix de Ténériffe, il arriva au Cap au mois de janvier 1792. Il se proposait de faire route vers les îles Tonga, point que Lapérouse, dans sa dernière lettre datée de Botany-Bay, avait annoncé l'intention de visiter avant la Nouvelle-Calédonie et les Nouvelles-Hébrides; mais de vagues renseignements qui lui parvinrent par M. de Saint-Félix, gouverneur de Bourbon, le décidèrent à se diriger vers les îles de l'Amirauté. Chemin faisant, il reconnut l'île d'Amsterdam, et en détermina la position jusqu'alors indécise; passa au S. de Van-Diémen, où il nomma le *port* et la *baie de la Recherche*, le *port de l'Espérance*, le *détroit d'Entrecasteaux*, l'*île Bruni* et les *pointes Riche* et *Gicquel*, ces deux dernières ainsi nommées d'un naturaliste et d'un des officiers placés sous ses ordres. Les courants violents qu'il avait éprouvés entre le 32ᵉ et le 36ᵉ parallèle S. lui avaient même suggéré l'idée que Van-Diémen devait être une île, hypothèse vérifiée sept ans plus tard par le chirurgien anglais Bass. En

rentrant dans la grande mer, Entrecasteaux reconnut les côtes si dangereuses de la Nouvelle-Calédonie que Cook n'avait pas visitées et y laissa les vocables de *récifs d'Entrecasteaux* et d'*îles Huon*. Poursuivant ses investigations, il prolongea les Nouvelles-Hébrides, l'archipel Salomon, franchit le canal Saint-Georges, et arriva enfin en vue des îles de l'Amirauté; mais, dominé par ses préventions personnelles contre les renseignements qu'il avait reçus, il n'essaya pas de mouiller dans cet archipel. Alors, pour donner quelque repos à ses équipages épuisés, il fit voile pour Amboine, où il arriva le 6 septembre. Cinq semaines plus tard, il repartait pour faire la reconnaissance de la côte S.-O. de la Nouvelle-Hollande. Près du cap Leeuwin, il découvrit une île qu'on nomma *Saint-Alouarn* en mémoire du navigateur français qui y avait mouillé en 1772. Le lendemain (5 décembre), on reconnut la *pointe d'Entrecasteaux*, et bientôt après la *baie de l'Espérance* et l'*archipel de la Recherche*. Entrecasteaux prolongea la côte méridionale de la Nouvelle-Hollande jusque vers le 130° de long E., pour se diriger vers la terre de Diémen dont la reconnaissance au S. fut complétée. Il remonta ensuite au S.-E., reconnut les îles Curtis et Macaulay, au N. desquelles le pilote Raoul découvrit l'île à laquelle fut attaché son nom, et relâcha à Tonga-Tabou. Ne pouvant se faire comprendre des naturels, il ne sut pas que Lapérouse avait mouillé à Anamouka dans le même archipel, et il retourna à la Nouvelle-Calédonie qu'il aborda cette fois par l'E., après avoir reconnu les *îles Beaupré*, ainsi nommées de l'ingénieur hydrographe Beautemps-Beaupré qui faisait partie de l'expédition. Pendant le séjour des bâtiments au havre Balade, Huon de Kermadec mourut et fut remplacé par M. d'Auribeau. Le 9 mai, Entrecasteaux repartit de Balade. Dix jours plus tard, il prenait connaissance de l'archipel Santa-Crux et passait

à 15 lieues d'une île dont il déterminait la position avec une approximation surprenante, et qu'il nommait la *Recherche*. C'était Vanikoro, où avaient péri les frégates de Lapérouse. Il est probable du reste que les compagnons de l'infortuné navigateur avaient déjà succombé, et qu'Entrecasteaux, en y abordant, n'eût fait que nous renseigner, quarante ans plus tôt, sur leur triste sort. Quoi qu'il en soit, il continua ses recherches au S., sans recueillir aucun indice, puis découvrit l'*île Rossel,* ainsi appelée de son capitaine de pavillon, et plusieurs autres terres de l'archipel de la Louisiade, ainsi que l'*île Riche* et le *golfe Huon*, sur la côte N. de la Nouvelle-Guinée. Franchissant ensuite le détroit de Dampier, on découvrit encore quelques îles au N. de la Nouvelle-Bretagne; mais, peu après avoir dépassé les Anachorètes, Entrecasteaux, qui souffrait depuis longtemps du scorbut et de la dyssenterie, succomba le 20 juillet 1793. L'expédition, désormais commandée par M. d'Auribeau, atteignit Waigiou un mois plus tard, et arriva le 19 octobre, à Sourabaya, où les Hollandais, alors en guerre contre la France, retinrent les deux corvettes. Le nom d'*Entrecasteaux* a été donné à un navire de seconde classe de la marine impériale.

(*Relations du Voyage d'Entrecasteaux par Rossel, Labillardière et Fréminville.* — *Souvenirs d'un amiral,* par E. Jurien de la Gravière.)

**ESNAMBUC** (Pierre-Belain, sieur d'), — et non *Vaudroques Dyel d'Esnambuc,* comme le dit le P. Dutertre qui lui donne une partie des noms de son beau-frère, *Pierre Dyel de Vaudroques,* a été le fondateur de la colonisation française aux Antilles. Né, en mars 1585, à Allouville (Seine-Inférieure), d'une famille noble, qui possédait dans le pays de Caux les fiefs de Quenonville et d'Esnambuc, depuis la fin du quinzième siècle, et qui les perdit, ruinée qu'elle

fut, pendant les guerres de religion, par les ravages des Espagnols, il embrassa presque enfant le métier de la mer, s'attira l'attention de Richelieu par son habileté comme pilote, ainsi que par la bravoure qu'il déploya dans maints combats contre les dominateurs de l'Amérique, et nommé, en 1625, capitaine de la marine du roi, s'associa à un compagnon de ses courses, le capitaine Urbain du Roissey, en compagnie duquel il équipa un brigantin, et partit pour les Antilles, dans l'intention d'y tenter un hardi coup de main. Attaqué, entre la Jamaïque et Cuba, par un fort galion espagnol, il fut désemparé, mais parvint cependant à lui échapper, et prit terre à Saint-Christophe, où il trouva quelques Normands qui y avaient abordé récemment, en même temps que des Anglais, commandés par le capitaine Warner. S'étant fait céder les droits des premiers sur la partie de l'île qu'ils avaient conquise, il s'y établit à côté des Anglais. Les deux peuples s'entendirent d'abord assez bien contre les insulaires; aussi les deux capitaines normands purent-ils retourner dans leur pays, pour y recruter de nouveaux colons et consolider l'établissement. Richelieu, approuvant l'entreprise, forma aussitôt une compagnie pour la colonisation des Antilles. A leur retour, en 1627, et avec l'autorisation de leurs gouvernements, Français et Anglais signèrent un pacte d'alliance offensive et défensive, valable même pour le cas de guerre entre les métropoles. Les Anglais, plus nombreux, furent les premiers à violer le traité ; mais une escadrille, envoyée par Richelieu et commandée par Cahusac, redonna la supériorité aux Français ; un danger plus pressant suspendit d'ailleurs les hostilités. L'Espagne avait armé pour chasser tous les étrangers d'une île qu'elle ne possédait pourtant que de nom. Accablés par des forces supérieures, les Anglais promirent d'abandonner Saint-Christophe ; mais Esnambuc, résolu à ne pas quitter les Antilles,

débarqua les siens à Saint-Martin, à Saint-Barthélemy et à la Tortue près Saint-Domingue, en attendant les événements. Quant à du Roissey, désespérant de l entreprise, il revint en France où Richelieu le fit mettre à la Bastille. Quelque temps après, Esnambuc ayant rencontré à Antigoa un bâtiment français commandé par le capitaine Giron, de la division Cahusac, en profita pour revenir à Saint-Christophe abandonné de nouveau par les Espagnols, chassa les Anglais restés dans l'île des cantonnements précédemment occupés par les siens, ramena triomphalement ses compatriotes, et désormais les défendit victorieusement contre toutes les prétentions anglaises. En 1636, la colonie normande, grâce à son sage gouvernement, avait si bien prospéré qu'il put en fonder une seconde à la Martinique, et prendre possession de la Dominique. Dans la première de ces îles, il jeta les fondements de la ville et du fort Saint-Pierre, pendant que d'autres aventuriers s'établissaient à la Guadeloupe. Esnambuc laissa à la Martinique un de ses neveux, Jacques Dyel Duparquet, qui, en peu de temps, y détruisit les intraitables Caraïbes; malheureusement, il ne put voir se développer la colonie nouvelle, étant mort peu après, vers décembre 1636. Saint-Christophe a été cédé en 1713 à l'Angleterre ; mais la Martinique et la Guadeloupe, quoique souvent prises par nos rivaux, sont restées françaises. En 1862, M. P. Margry, à qui nous devons les détails rectificatifs concernant le mémorable pionnier des Antilles, a fait placer, en l'honneur d'Esnambuc, une inscription commémorative dans l'église d'Allouville, et se propose de le mettre en relief dans un grand travail qu'il prépare depuis longtemps sur nos origines transatlantiques, travail qui embrassera cinq volumes, dont la publication a été décidée le 12 décembre 1864, par le comité impérial des travaux historiques et des sociétés savantes.

L'extrait qu'il en a déjà publié est mentionné ci-dessous.

*Histoires générales des Antilles par Dutertre et Ad. Dessales.* — *Origines transatlantiques. Belain d'Esnambuc et les Normands aux Antilles, d'après des documents originaux nouvellement retrouvés, par Pierre Margry.* Paris, Ach. Faure, août 1863, in-8.

**ESTAING** (Charles-Hector, comte d'), — amiral, naquit, en 1729, au château de Ruvel, en Auvergne, d'une noble et ancienne famille du Rouergue, débuta dans la carrière des armes comme colonel d'infanterie, servit dans l'Inde sous Lally, reçut la décoration de Saint-Louis, en 1757, et fut fait prisonnier, après avoir été blessé, au siége de Madras, en 1759. Ayant recouvré la liberté, il passa au service de mer, arma deux bâtiments, et avec ces faibles ressources, enleva un navire anglais à Mascate, emporta Gombron et Bender-Abassi dans le golfe Persique, ruina les comptoirs hollandais de Sumatra, et s'empara de quantité de navires de la Compagnie anglaise des Indes. Malheureusement, comme il revenait en France, il tomba au milieu des croisières anglaises, maîtresses de la mer, et, fait prisonnier une seconde fois, il fut envoyé à Plymouth. Relâché à la paix de 1763, Estaing fut nommé lieutenant général et chevalier des Ordres, en 1767. Cette élévation subite d'un *intrus*, — c'est ainsi qu'on désignait alors ceux qui ne provenaient pas des gardes, — froissant bien des intérêts, lui attira quantité d'ennemis dans le *grand corps*. De son côté, Estaing ne cachant pas sa préférence pour les officiers *bleus* ou de fortune, ne fit qu'augmenter la haine des officiers *rouges* placés sous ses ordres. Quand commença la guerre d'Amérique, il était vice-amiral des mers d'Asie et d'Amérique, sans pour cela cesser de figurer dans les cadres des généraux de l'armée de terre. Chargé de porter les premiers secours aux États-Unis, il partit de Toulon, avec 12 vaisseaux et 4 fré-

gates; mais, contrarié par les vents, il mit près de trois mois à gagner l'embouchure de la Delaware. Cette lenteur sauva le corps d'armée anglais qui occupait Philadelphie, et qui eut le temps de se rembarquer pour gagner New-York. Estaing, de concert avec les Américains, combina une double attaque par terre et par mer contre l'île de Rhode, dans la baie de Narragansett. Les passes qui conduisent à New-Port, chef-lieu de l'île, furent brillamment forcées, et 7 bâtiments anglais se brûlèrent pour échapper aux assaillants. Les Français allaient débarquer quand on signala l'armée de l'amiral Howe. Estaing traversa de nouveau les passes pour se porter à sa rencontre. Au moment où il allait l'atteindre, un ouragan sépara les deux armées qu'il ballotta pendant 40 heures. La tempête calmée, le *Languedoc,* vaisseau amiral, rasé comme un ponton, n'échappa aux attaques de l'ennemi que grâce à l'indomptable fermeté du comte qui, après avoir canonné le *Renown,* rallia ses navires et gagna les Antilles, où Bouillé venait de s'emparer de la Dominique. Estaing voulut reprendre Sainte-Lucie, tombée depuis peu au pouvoir d'une escadre anglaise; mais il échoua totalement, bien qu'il eût 12 vaisseaux contre 6. La position des Anglais, embossés dans le Grand-Cul-de-Sac et protégés par les batterie de terre, rendit la supériorité du nombre inutile. Il fallut battre en retraite, après trois assauts infructueux. Estaing s'en vengea, en s'emparant de Saint-Vincent et de la Grenade, et en battant l'armée de l'amiral Byron qu'il poursuivit jusqu'à Saint-Christophe. Sollicité de nouveau par les Américains, il échoua encore au siége de Savannah, en Géorgie, qui lui coûta 1,100 hommes, et revint en Europe, laissant une forte croisière dans les mers d'Amérique. Accueilli triomphalement par les villes maritimes et par Louis XVI, mais toujours mal vu à la cour, il alla prendre à Cadix le commandement de l'ar-

mée franco-espagnole qu'on fit seulement revenir à Brest, puis convoya une flotte marchande aux Antilles. Quand la Révolution éclata, il en embrassa les principes avec ardeur, tout en essayant de diriger et de contenir le mouvement, c'est-à-dire, d'empêcher d'un côté le roi d'émigrer, de l'autre, les révolutionnaires de se porter aux derniers excès, rôle honorable, mais dans lequel il finit par succomber. Dans le procès de la reine, sa déposition, quoi qu'on en ait dit, fut aussi favorable que possible à cette malheureuse princesse. Après avoir été nommé amiral, le 1er janvier 1792, il fut arrêté et conduit à l'échafaud, le 28 avril 1794. « Quand vous aurez fait tomber ma tête, avait-il dit fièrement à ses juges, envoyez-la aux Anglais, ils vous la payeront cher. » Le *Dictionnaire d'histoire* de M. Dezobry lui attribue un petit poëme, le *Rêve*, 1775 ; une tragédie de circonstance, les *Thermopyles*, 1791, et un ouvrage sur les colonies. Le nom de *d'Estaing* est aujourd'hui porté par un aviso à hélice de seconde classe.

**ESTRÉES** (Jean d'), — vice-amiral, maréchal de France, duc et pair, né, en 1624, d'une illustre maison de l'Artois qui a pris son nom de la terre d'Estrées, près d'Arras, était fils d'Annibal-François d'Estrées, d'abord évêque de Noyon, puis maréchal de France, ambassadeur, auteur de mémoires sur la régence de Marie de Médicis, enfin frère de la belle Gabrielle, maîtresse de Henri IV. Jean d'Estrées servit d'abord comme volontaire dans l'armée de terre. Pourvu bientôt d'un brevet de colonel, il fut blessé au siége de Gravelines, assista à la bataille de Lens, et devenu maréchal de camp, servit l'armée royale, pendant la Fronde, à l'attaque du pont de Charenton. A Arras en 1654, il força l'un des premiers les lignes de Condé, et, promu au grade de lieutenant général, couvrit à Valenciennes la retraite de Turenne, aux dépens de sa liberté. Lors de la paix des Pyré-

nées, il songea à entrer dans la marine. Cependant il fit encore, en 1668, la campagne de Flandre; mais bientôt il quitta les camps pour la flotte, et, après une première campagne en Amérique, il fut nommé d'emblée vice-amiral du Ponant, et envoyé à la côte d'Afrique, avec Duquesne pour second. Il paraît que le vieux marin rudoya plus d'une fois le noble inexpérimenté devenu si rapidement son supérieur; mais, plébéien et protestant, il n'avait qu'à s'incliner, comme aussi d'Estrées n'avait qu'à supporter patiemment ses boutades. Au début de la guerre de Hollande, Jean eut à commander, sous le duc d'York, l'escadre blanche combinée. A Southwold (7 juin 1672), il soutint avec valeur le choc de l'avant garde hollandaise, ce qui n'empêcha pas les Anglais de l'accuser, ou plutôt d'accuser Louis XIV d'avoir donné des ordres secrets pour laisser détruire la flotte anglaise, accusation qui ne paraît pas être entièrement dénuée de fondement. Ce qu'il y a de certain, c'est qu'à la bataille de Walcheren livrée l'année suivante, jour pour jour, son attitude fut plus décidée. Dans cette seconde affaire, il était au corps de bataille, et soutint les efforts combinés de Ruyter et de Corneille Tromp. Mais dans une nouvelle action engagée sept jours plus tard (14 juin), ce fut son tour d'accuser les Anglais de ne pas l'avoir appuyé. Aussi à celle du Texel (21 août), indécise comme les trois précédentes, l'accusa-t-on de nouveau, même parmi les Français, d'avoir empêché son escadre de donner. Avec de pareils soupçons des deux parts, l'alliance franco-anglaise ne pouvait durer. C'est pourquoi en 1674, Charles II ayant fait sa paix avec la Hollande, d'Estrées fut chargé d'aller continuer la lutte en Amérique. En 1676, il reprit, aux Hollandais, Cayenne. L'année suivante, après une première attaque infructueuse contre Tabago, il parvint à s'emparer de cette île. Il voulut compléter ce succès en enlevant Curaçao; mais son opi-

maîtreté, jointe à son inexpérience nautique, amena le naufrage de toute sa flotte (17 vaisseaux), aux îles d'Aves. Nommé maréchal de France en 1681, il alla cinq ans plus tard bombarder Tripoli, et, en 1688, Alger. Aussi fut-il nommé chevalier du Saint-Esprit, vice-roi d'Amérique (titre purement honorifique), et enfin gouverneur de Bretagne. Il est mort à Paris, le 19 mai 1707. Plusieurs lettres du duc d'Estrées ont été publiées par M. Monmerqué, à la suite des mémoires de Villette.

**ESTRÉES** (Victor-Marie d'), — fils du précédent et héritier de tous ses honneurs et titres auxquels on en ajouta d'autres encore, naquit, le 30 novembre 1660, à Paris, et débuta, comme son père, dans l'armée de terre; mais bientôt Seignelay l'enleva à Louvois en lui donnant le grade de capitaine de vaisseau. C'est en cette qualité qu'il servit sous son père pendant la campagne des Antilles: il n'avait pas encore vingt ans. Mais voulant justifier par son propre mérite cette promotion extraordinaire, le jeune Victor-Marie s'appliqua avec ardeur à la manœuvre et à la tactique, et, grâce au bonheur qu'il eut de se former à l'école du grand Duquesne, sous lequel il assista aux deux bombardements d'Alger, il acquit bientôt les connaissances les plus indispensables à l'homme de mer. Détaché, en 1684, au siége de Luxembourg où il se distingua, il obtint, la même année, par anticipation, le rang de lieutenant général des armées navales et la survivance paternelle à la vice-amirauté du Ponant. En effet, il servait encore comme capitaine de vaisseau sous Tourville, lorsque celui-ci força le vice-amiral espagnol Papachin à lui accorder le salut. Il prit aussi part, sous son père, au troisième bombardement d'Alger, en 1688. La même année, il assistait au siége de Philippsbourg conduit par Vauban. En 1690, il commanda l'arrière-garde à la bataille de Béveziers. Monté sur le vaisseau le *Grand*, il

combattit, à avantage égal, l'amiral bleu Russel. Ce fut encore lui qui dirigea le débarquement de Teignmouth. L'année suivante, il seconda les opérations du maréchal de Catinat dans le Piémont, concourut à la prise de la ville et du comté de Nice, et ravagea Barcelone ainsi qu'Alicante. En 1692, il devait partir de Toulon pour rallier la flotte de Tourville ; mais, repoussé par une tempête au détroit, il n'arriva à Brest qu'après le départ de son chef. Envoyé, l'année suivante, au siége de Roses, il arriva également trop tard pour prendre sa part du coup de main du cap Saint-Vincent. Plus heureux, en 1697, il investit Barcelone par mer, tandis que Vendôme l'assiégeait par terre, et la prise de cette place détermina la paix de Ryswick. Chargé, au début de la guerre de la succession d'Espagne, d'empêcher les descentes de l'ennemi en Italie, il débarqua des troupes à Naples, et y conduisit le roi Philippe V qui l'en récompensa en lui conférant la grandesse de première classe. Louis XIV, de son côté, l'éleva à la dignité de maréchal de France, et, pour le distinguer de son père qui vivait encore, on l'appela le maréchal de Cœuvres, du nom d'une de ses terres située dans les environs de Soissons. A la bataille de Malaga, Victor-Marie appuya vigoureusement le comte de Toulouse, et Philippe V lui envoya en récompense l'ordre de la Toison d'or, et le nomma lieutenant-général des mers d'Espagne, pendant que Louis XIV lui donnait le collier de ses Ordres. Après la mort de son père, en 1707, le maréchal de Cœuvres, devenu maréchal d'Estrées, lui succéda dans toutes ses dignités ; mais il ne reprit plus la mer. Nommé président du Conseil de marine, en 1715, par le Régent, il fut élevé au rang de ministre d'État. Devenu propriétaire de Sainte-Lucie, il voulait y fonder une colonie française; mais les Anglais firent révoquer cette concession par le gouvernement du Régent. Dès lors il put s'adonner à loisir à son goût

pour les livres et les curiosités de toutes sortes. Il était membre de trois académies : la française, celle des sciences, et celle des inscriptions et belles-lettres. Quand Pierre le Grand vint en France, en 1717, Estrées fut honoré de la visite du vainqueur de Charles XII. Il est mort à Paris, le 28 décembre 1737.

**ÉTANDUÈRE** (L') V. **LÉTANDUÈRE.**

# F

**FILHOL-CAMAS** (JEAN-GILLES), — capitaine de vaisseau, né, vers 1760, à Fumel près d'Agen, appartenait à une famille pauvre, mais honorable, que la révocation de l'édit de Nantes avait d'abord forcée d'émigrer en Prusse. Il débuta fort jeune dans la marine de la Compagnie des Indes, en qualité de volontaire, et y arriva promptement au poste de second du vaisseau le *Duras*. Pendant la guerre d'Amérique, il entra, comme sous-lieutenant de frégate, dans la marine royale, et fit avec distinction les guerres de l'Inde sous le bailli de Suffren qui lui fit obtenir le grade de lieutenant de vaisseau. Lorsque la Révolution éclata, il fut nommé capitaine de frégate, croisa à plusieurs reprises, sur les côtes d'Irlande, avec le contre-amiral Nielly, prit part aux affaires de prairial, au combat de Groix, et fut grièvement blessé, comme second de Bedout sur le *Tigre*. Après le retour de Bonaparte d'Égypte, il eut, en 1802, le commandement de la frégate le *Muiron*, avec laquelle il fit une campagne dans le Levant. Enfin, en 1805, devenu capitaine de vaisseau, il obtint le commandement du *Berwick*, de 74, qui fit partie de l'armée navale de Villeneuve. C'est sur ce vaisseau qu'il contribua, avec Cosmao, commandant du *Pluton*, à la

prise du *Diamant*, qu'il se distingua au Ferrol et qu'il s'immortalisa à Trafalgar, au point d'arracher à l'historien anglais James l'épithète de « vaillant capitaine Camas. » Tous les mâts étaient abattus, et le navire près de couler lorsqu'un boulet vint couper en deux notre héros qui avait juré de ne jamais amener ses couleurs. Le *Berwick* se rendit peu après : ce n'était plus qu'un ponton qui se perdit à San-Lucar, dans le coup de vent qui suivit la bataille. Dans une lettre intime de M. Laserre, chirurgien major du *Berwick*, nous lisons que Camas lui avait recommandé, le 21 octobre 1805, au matin de la bataille, d'envoyer à sa famille, en cas de mort, les décorations de son grade, « afin d'apprendre à ses enfants comment on s'en rend digne, et de leur donner un exemple de dévouement à imiter. »

(*Documents inédits*.)

**FLEURIEU** (Charles-Pierre CLARET, chevalier, puis comte de), — capitaine de vaisseau, ministre de la marine, né à Lyon, le 2 juillet 1738, était le dernier des neuf enfants d'un président de la Cour des monnaies. Il entra dans la marine à 14 ans, et montra une habileté ainsi qu'une instruction précoces. Après avoir servi pendant la guerre de Sept ans, la paix de 1763 lui permit de se livrer à des travaux de cabinet et à des voyages d'observation qui le placèrent au premier rang des hydrographes. Il avait débuté par un *Mémoire sur la construction des navires*. Peu de temps après, il fabriqua, de concert avec le célèbre horloger Ferdinand Berthoud, la première montre marine qu'on eût vue, et, bien qu'il ne fût encore qu'enseigne, on lui donna le commandement de la frégate l'*Isis*, pour l'expérimenter. De 1768 à 1769, il fit avec ce bâtiment le tour de l'Atlantique par les Canaries, Gorée, les Antilles et Terre-Neuve, et, le succès de cette montre dépassant ses espérances, il en consigna le souvenir dans une relation. Par la ma-

nière dont Fleurieu avait rempli sa mission, il semblait appelé, comme Bougainville et Cook ses contemporains, à illustrer son nom dans quelque expédition de découvertes; mais, homme d'études avant tout, il préférait coordonner les travaux géographiques des navigateurs. Nommé directeur des ports et des arsenaux par Louis XVI, Fleurieu coopéra activement aux ordonnances de 1776. Dans la guerre de l'indépendance américaine, ce fut lui qui traça tous les plans des opérations navales, et c'est à ses instructions qu'on doit une bonne partie des succès de cette guerre. Ce fut lui également qui rédigea l'itinéraire de Lapérouse et d'Entrecasteaux, et qui composa le *Neptune américo-septentrional*, le meilleur de ses travaux hydrographiques. Ministre de la marine en 1790, il prétexta de l'abus de confiance d'un de ses subordonnés pour donner, au bout de 7 mois, sa démission d'un emploi pour lequel il n'était pas fait, surtout dans les circonstances difficiles où le plaçait l'esprit d'insurrection qui s'était propagé dans la marine. Pendant son court ministère, il avait publié les *Découvertes des Français en 1768 et en 1769 dans le S.-E. de la Nouvelle-Guinée*, dans le but d'assurer les droits de priorité de Bougainville et de Surville contre les prétentions anglaises. Nommé gouverneur du Dauphin, poste que les événements rendirent purement honorifique, mais qui fut pour lui une cause de proscription, il fut incarcéré pendant 14 mois. Rendu à la liberté par le 9 thermidor, et appelé à faire partie de l'Institut, puis du Bureau des Longitudes, il put enfin reprendre ses travaux de prédilection, et publia, de 1798 à 1800, le *Voyage du capitaine Marchand*, suivi d'observations sur la division hydrographique du globe et d'une application du système métrique décimal à l'hydrographie, qui furent approuvées par l'Institut et acceptées par les marins et géographes. Le dernier service rendu par Fleurieu

à la navigation est son *Neptune du Cattégat et de la Baltique*, rédigé par Buache et dessiné par Beautemps-Beaupré. Cet ouvrage qui l'occupa pendant vingt-cinq ans, et pour lequel il dépensa 200 mille francs,— que Napoléon remboursa du reste à sa veuve, — n'était malheureusement plus, lors de sa publication (1809), au niveau des connaissances acquises. Appelé au Conseil d'État par Bonaparte, après le 18 brumaire, Fleurieu signa, en qualité de ministre plénipotentiaire, le traité de Morfontaine avec les États-Unis, et remplit pendant quelques mois l'intérim du ministère de Decrès. Ce ne fut pas là le terme de ses grandeurs. Devenu successivement grand officier de la Légion d'honneur, intendant général de la maison de l'Empereur, sénateur, gouverneur du palais des Tuileries et enfin comte, il est mort à Paris, le 18 août 1810, avant d'avoir pu terminer une *Histoire générale des navigations de tous les peuples*, dont la première partie, seulement achevée, est encore manuscrite. Son nom a été donné à une baie de la terre de Diémen, découverte par Baudin en 1802, et à une île voisine de cette côte, explorée par Freycinet.

**FLEURIOT DE LANGLE** (PAUL-ANTOINE-MARIE, VICOMTE), — capitaine de vaisseau, naquit, le 1er août 1744, au château de Kerlouët (Côtes-du-Nord), entra comme garde dans la marine en 1758, embarqua d'abord sur le *Diadème*, commandant Rosily, puis servit sur plusieurs autres bâtiments, fit successivement plusieurs campagnes à Saint-Domingue et aux côtes d'Espagne, devint garde du pavillon à la fin de 1765, enseigne de vaisseau au commencement de l'année suivante, et continua de se perfectionner dans le métier de la mer. Membre adjoint de l'Académie royale de la marine, en 1771, académicien ordinaire, en 1774, directeur en 1783, il prit une part active aux travaux de la compagnie, dans les intervalles de ses embarquements. Lieutenant de vaisseau au début de la guerre d'Amérique, il servit en qua-

lité de chef d'état-major sur le *Saint-Esprit*, et assista à la bataille d'Ouessant qui lui valut la croix de Saint-Louis. Pendant tout l'hiver de 1779, il fit le service de convoyeur sur la corvette le *Hussard*. L'année suivante, surpris en calme, à onze milles N.-O. d'Ouessant, par le vaisseau anglais le *Nonsuch* qui arriva sur lui à la faveur de la brise du large, il fut forcé d'amener son pavillon. Mis en liberté quelques jours après, il prit le commandement de la frégate la *Résolue*, sur laquelle il transporta en Amérique les envoyés des États-Unis, puis il rejoignit l'armée du comte de Grasse qui lui confia l'escorte d'une flotte de 150 transports destinés à l'expédition de la Jamaïque. La défaite des Saintes ayant fait avorter ce projet, il partit avec la frégate l'*Astrée*, et alla, sous les ordres de Lapérouse, détruire les forts de Wales et d'York dans la baie d'Hudson. Nommé capitaine de vaisseau, et décoré par les Américains de l'ordre de Cincinnatus, il fut chargé, après la paix de 1783 et toujours de concert avec Lapérouse, d'un voyage de découvertes en Océanie. L'expédition, partie de Brest en 1785, se composait de 2 frégates, la *Boussole* et l'*Astrolabe*, cette dernière commandée par Fleuriot de Langle. Après avoir fait un grand nombre de reconnaissances et de découvertes, entre autres de l'île de Langle, des côtes de la Corée et de la baie du même nom dans l'île de Tarrakaï, on arriva, en 1787, en vue de l'île Maouna qui fait partie de l'archipel des Navigateurs. C'est là que Fleuriot de Langle, qui était allé faire de l'eau avec deux chaloupes et autant de canots, fut assommé à coups de pierres par les naturels, dont la contenance, d'abord tranquille, n'avait point fait présager un pareil accueil (8 décembre).

(*Biographie bretonne.*)

**FORANT** (Job, chevalier), — amiral de Hollande et chef d'escadre, fils et petit-fils de marins protestants qui avaient

figuré avec honneur dans les guerres de la Rochelle, naquit, vers 1612, à la Tremblade (Charente-Inférieure), et servit d'abord, semble-t-il, sous les ordres de son père, amiral de Hollande et de Venise, chef d'escadre au service de l'Angleterre. Mais, après la mort de celui-ci, en 1649, il passa au service de la France et débuta, en 1651, par la guerre de course. Peu après (1655), il se signala, comme capitaine de vaisseau, à la bataille navale de Barcelone, où il fut blessé ainsi que son commandant, le capitaine Paul. En 1658, il reçut l'ordre de visiter, en compagnie du chevalier de Fontenay-Hootmann, les détroits de Magellan et de Lemaire. Rencontré, près de l'embouchure du Rio de la Plata, par 4 vaisseaux espagnols, il leur livra combat. Le chevalier fut tué dans l'action ; mais Forant s'empara d'un des navires ennemis qu'il conduisit au Havre. Il fit ensuite, sur la *Renommée*, plusieurs voyages au Mexique. Ayant reçu le commandement du vaisseau le *Brezé*, chargé de transporter des troupes à Cayenne, puis en Portugal, il fut attaqué, au retour de cette campagne, par 5 vaisseaux turcs qu'il mit en fuite. Pendant les années 1666 et 1667, le gouvernement le chargea d'aller faire construire 6 grands vaisseaux en Hollande. S'étant acquitté de sa mission avec intelligence et succès, comme il passait dans les eaux du Danemark avec 2 bâtiments, il rencontra 6 frégates anglaises auxquelles il donna la chasse. Aussi obtint-il, en 1668, de nouvelles lettres de noblesse. L'année suivante, il fit partie de l'expédition de Candie. En 1673, il monta le *Grand* dans l'expédition du comte d'Estrées, et prit part à la bataille du 7 juin sur les côtes de Flandre contre Ruyter. En 1677, faisant partie de l'escadre de Châteaurenault, il se signala dans le combat livré, à 25 lieues d'Ouessant, au Hollandais Thomas Tobias qui escortait un convoi, ce qui ne l'empêcha pas d'être envoyé, en 1680, à Toulon, à cause de son opiniâtreté à ne

pas vouloir embrasser la religion catholique. En 1682, il assista au premier bombardement d'Alger par Duquesne, sur la demande expresse de celui-ci qui écrivait l'année précédente à Seignelay : « Comment laissez-vous rouiller Forant, qui est un des meilleurs manœuvriers et soldats. » Devenu chef d'escadre, en 1686, à la suite de sa conversion, étant le plus ancien capitaine de la marine française, il se distingua encore, le 28 juin de la même année, dans un combat livré près du cap Finistère où, commandant une escadrille, il enleva 2 galions espagnols, en présence d'une flotte hollandaise de 54 navires. Enfin, en 1689, il assista au combat de Bantry-Bay. Lorsqu'il mourut à Brest, le 28 août 1692, il était premier chef d'escadre des armées navales.

(*Biographie saintongeoise. — Notes de M. de la Morinerie.*)

**FORBIN** (Claude, chevalier, puis comte de), — chef d'escadre, était né, en 1656, au village de Gardanne, près d'Aix en Provence, d'où il fut surnommé *Forbin Gardanne*, pour le distinguer de deux autres chevaliers de Forbin, qui servaient dans la marine, et dont l'un était son oncle. Après une enfance et une jeunesse orageuses, il servit d'abord comme garde de l'étendard dans l'escadre de Valbelle ; mais cet emploi ayant été supprimé, en 1676, il passa au service de terre, et fit la campagne de Flandre comme mousquetaire. L'année suivante, il rentra dans la marine et fut nommé enseigne. Il perdit encore cet emploi pour avoir tué un homme en duel, et ne le recouvra que grâce à une fraude, c'est-à-dire en se substituant, sans qu'on y fît attention, à l'un de ses frères, enseigne, qu'à cause de sa santé on voulait retirer du service. En 1680, il suivit Jean d'Estrées aux Antilles. En 1682 et 1683, il prit part aux deux bombardements d'Alger par Duquesne, et s'y distingua. Deux ans plus tard, il fut envoyé avec le chevalier de Chaumont en ambassade auprès du roi de Siam qui avait sollicité l'al-

liance de Louis XIV contre les Hollandais. Nommé amiral et généralissime par celui-ci, il resta trois ans dans l'Indo-Chine ; mais, fatigué du genre de vie qu'il menait, il obtint un congé, et revint en France avec des idées peu favorables à un pays dont les missionnaires, disait il, avaient exagéré la splendeur. A la rupture de la paix de Nimègue, en 1689, on lui donna le commandement d'une frégate de 16 canons, et il partit sous les ordres de Jean Bart, pour escorter un convoi. Dans la notice de celui-ci, nous avons déjà raconté comment, rencontrés par 2 vaisseaux anglais, ils furent obligés de se rendre, après une résistance héroïque. et comment, conduits à Plymouth, ils ne tardèrent pas à s'évader et à regagner les côtes de France dans un canot. Nommé, en récompense, capitaine de vaisseau, ainsi que Jean Bart, Forbin arma en course et signala la fin de cette même année 1689 par plusieurs prises. L'année suivante, il commanda le *Fidèle* à la bataille de Béveziers, puis il alla croiser dans la mer du Nord sous les ordres de Relingue. En 1692, il se retrouva sous Tourville à la Hougue, et y fut même grièvement blessé au genou. Son vaisseau, la *Perle*, bien que criblé de coups de canons, fut un des 22 qui eurent le bonheur de se réfugier à Saint-Malo. La même année, mis de nouveau sous les ordres de Jean Bart, il fit avec lui cette fameuse campagne de la mer du Nord qui fut si désastreuse pour le commerce anglais et hollandais. En 1693, toujours sur la *Perle*, Forbin eut sa part de la brillante affaire de Lagos; car il brûla trois navires marchands, en prit un quatrième, et, malgré sa blessure, qui le força momentanément à prendre quelque repos, il ne cessa de se distinguer dans une foule de combats de navire à navire. En 1697, il suivit encore le comte d'Estrées dans son expédition de Catalogne. Aussi fut-il compris, en 1699, dans une promotion de chevaliers de Saint-Louis. Il continua de se

distinguer, comme corsaire, pendant la guerre de la succession d'Espagne. C'est ainsi que, chargé d'intercepter les secours qu'on faisait passer à l'armée du prince Eugène en Italie, il répandit d'abord la terreur dans l'Adriatique où il brûla même Trieste; puis il donna la chasse aux corsaires algériens, et se signala, l'année suivante, par tant de prises dans la mer du Nord et dans la Manche. que, malgré sa conduite privée et son caractère difficile, il fut enfin élevé au grade de chef d'escadre et fait comte. En 1707, il alla combattre les ennemis de la France au delà du cercle polaire, dans la mer Blanche. Dans la fameuse affaire du *Devonshire*, qui eut lieu la même année, il avait Duguay-Trouin sous ses ordres; par suite d'une fausse manœuvre, il n'arriva que vers la fin de la journée, pour assurer du reste la défaite des Anglais. En 1708, il fut chargé de conduire à Édimbourg le chevalier de Saint-Georges, fils de Jacques II et prétendant au trône d'Angleterre; mais, comme on le rendit responsable du mauvais succès de cette expédition, il abandonna le service, avant d'avoir obtenu le titre de lieutenant-général. Retiré à Marseille, il s'y occupa de rassembler ses *Mémoires* dont il confia la rédaction à un certain Reboulet qui les publia en 1730. Il est mort au château de Saint-Marcil, près Marseille, le 4 mars 1733. Son nom a été donné à un aviso à hélice de première classe.

**FORFAIT** (Pierre Alexandre-Laurent), — ingénieur et ministre de la marine, naquit, en 1752, à Rouen, de commerçants dans l'aisance, fit de brillantes études chez les Jésuites de sa ville natale; au sortir du collége, remporta successivement plusieurs des prix décernés par l'Académie de Rouen, et fut admis, en 1773, au nombre de ses membres adjoints. Nommé, la même année, ingénieur-constructeur surnuméraire, il alla servir au port de Brest. Devenu sous-ingénieur en 1777, grâce à l'appui de Groignard, il fut em-

ployé, en 1783, sur le *Terrible*, faisant partie de la flotte franco-espagnole commandée par le comte d'Estaing. Dans cette courte campagne, — car la paix fut signée la même année, — notre ingénieur aida Segondat-Duverney, embarqué sur un autre vaisseau, à réparer, en moins d'un mois, 11 navires de l'escadre. Après le traité de Versailles, il prit une part assez active aux travaux de l'Académie de la marine dont il avait été nommé membre adjoint en 1781. Le plus important de ses ouvrages est le *Traité de la mâture*, qu'il composa par ordre du ministre Castries, pour l'instruction des élèves de la marine, et qui lui valut le titre de membre correspondant de l'Académie des sciences. En même temps, il perfectionnait à Saint-Malo la construction des paquebots, en leur donnant des dispositions d'arrimage qui leur permettaient de porter plus de marchandises et de passagers sans nuire à leur vitesse; et, nommé, en 1789, directeur du service du Havre, il améliorait la construction des corvettes de charge par des modifications qui ont été suivies pendant un demi-siècle. Envoyé en Angleterre, peu de temps après Lescallier, pour y étudier les procédés d'améliorations pratiques qu'on pourrait emprunter aux arsenaux de ce pays, il en revint avec lui, rapportant, sous le modeste titre d'*Observations sur la marine d'Angleterre*, des notions précieuses sur l'exploitation, la conservation et l'emploi des bois et autres matériaux en usage dans la marine. Élu à la Législative, en 1791, Forfait, révolutionnaire très-modéré et qui se glorifiait du surnom de *Juste milieu* donné par les exaltés de l'époque, défendit les intérêts maritimes de son pays; mais, peu fait pour les luttes politiques, il revint avec joie à ses fonctions d'ingénieur, lors de l'expiration de son mandat, et imprima une nouvelle activité à ses chantiers de construction du Havre. C'est de cette époque que date son plan de la *Seine*, frégate qui différait de toutes

les autres par l'acculement du maître-couple, et le transport vers les extrémités des capacités perdues au milieu par cet acculement. Forfait, enthousiasmé de son invention, lança à Sané le défi, sans résultat du reste, de construire ses frégates sur les dimensions de la sienne. Dénoncé, peu de temps après, au club du Havre, mais sauvé par la popularité qu'il avait conquise en prenant les intérêts des ouvriers, il fut mis en liberté par le Comité de salut public, et nommé inspecteur général des forêts. Chargé, en 1794, de construire des bateaux spéciaux pour la navigation de la Seine et destinés par là à assurer les subsistances de la capitale, Forfait fit, pour les expériences prescrites, le *Saumon*, lougre qui ne laissait rien à désirer, et composa pour l'Institut un remarquable *Mémoire sur la navigation de la Seine*. En 1797, le Directoire le chargea, concurremment avec le vice-amiral Rosily et avec David, commissaire principal de la marine, d'indiquer les avantages qu'offrirait un port militaire à Anvers. C'est à la suite du travail composé à ce sujet que le Premier Consul créa, quelques années plus tard, le grand arsenal de l'Escaut. A la nouvelle de la prise de Venise par Augereau, Forfait fut envoyé pour prendre possession de la flotte vénitienne. Nommé ordonnateur de l'expédition d'Égypte, ce fut lui qui se chargea de tous les détails de l'organisation navale. En moins de deux mois, 15 vaisseaux, 14 frégates et 72 bâtiments inférieurs furent rassemblés à Toulon, sans compter 400 transports réunis dans ce port, ainsi qu'à Gênes, Ajaccio et Civita-Vecchia. L'expédition partie, Forfait retourna au Havre où, pour repousser les attaques des Anglais, il construisit 3 bateaux canonniers qu'il installa en bombardes, et qu'il mit en avant des bateaux canonniers et des batteries de la place. Impuissantes à lutter contre ces bateaux, les bombardes anglaises se décidèrent à prendre le large. Après le 18 brumaire, Bonaparte

confia à Forfait le portefeuille de la marine. Pendant son administration, qui dura du mois de novembre 1799 au 1er octobre 1801, il organisa le service des travaux maritimes, le conseil des prises, le système des préfectures; recomposa le corps des officiers de vaisseau, l'artillerie et le service de santé. En même temps Forfait continuait à dresser des plans de navires, et dirigeait les travaux du port de Boulogne. Nommé conseiller d'État, à sa sortie du ministère, il fut chargé, après la rupture de la paix d'Amiens, du soin d'augmenter et de perfectionner la flottille. En 1804, il repoussa de nouveau les Anglais du Havre. L'année suivante, il fut envoyé, comme préfet maritime, à Gênes récemment réuni à la France, pour y fonder une marine. Ce fut sa perte. On construisait dans ce port le *Génois* qui, par suite de l'impéritie ou plutôt de la mauvaise foi des entrepreneurs, était un vaisseau à condamner. Pour le sauver, Forfait dégagea les constructeurs de toute responsabilité, et parvint à le mettre à l'eau; mais, accusé par l'envie auprès du ministre et condamné sans avoir été entendu, il se retira à Rouen où il mourut peu après, le 8 novembre 1807, commandant de la Légion d'honneur. Son nom a été donné à un aviso à hélice de la marine impériale.

(*Essais de biographie maritime.*)

**FOULLIOY** (Louis-Mathurin), — inspecteur-général du service de santé de la marine, naquit, le 27 novembre 1790, à Landerneau, où son père, originaire de Picardie, exerçait la médécine. Après de bonnes études faites à Paris au collége Louis-le-Grand, il vint à Brest en 1808, entra comme aspirant canonnier au premier régiment d'artillerie de la marine, ce qui ne l'empêcha pas de suivre les cours de l'école de santé, et de se faire recevoir, en 1810, chirurgien de troisième classe. Passé à la seconde classe, en 1813, à la première, en 1817, il fut attaché, en 1821, au port de Lorient,

comme professeur de chirurgie, avec le grade de second médecin en chef. Envoyé à Brest en 1827, il fut promu premier chirurgien en chef l'année suivante, et, en 1835, devint président du conseil de santé de la marine. Appelé à Paris, en 1843, pour suppléer, avec le titre d'adjoint, son oncle Keraudren, inspecteur-général du service de santé de la marine, il lui succéda en 1845. Opérateur très-habile et très-hardi, on lui doit, pour l'amputation de la cuisse, une méthode qui a reçu le nom de *procédé mixte*. Il avait aussi imaginé des modifications à la méthode communément employée pour l'opération de la taille. Dévoué aux intérêts du corps dont il était le chef, il a pris une part active à tous les travaux qui avaient pour but l'amélioration de la condition des chirurgiens. Il est mort, le 15 novembre 1848, à Paris. (*Biographie bretonne.*)

**FOUQUES DUPARC** (Louis-Benoît), — directeur des travaux maritimes à Cherbourg, naquit à Versailles (Seine-et-Oise), le 15 mai 1772. Appelé, dès 1803, par un choix spécial, aux travaux de la digue de Cherbourg, il ne les a quittés que pour descendre dans la tombe. Élève et compagnon de Cachin, il s'était identifié avec toutes les pensées de son maître et ami. Devenu son successeur, il fit consister sa gloire à réaliser purement et simplement les projets qu'il en avait reçus, et eut le bonheur de donner des solutions complètes à des difficultés que Cachin lui-même signalait comme la partie faible de son ouvrage. C'est à Fouques-Duparc qu'est dû le grand couronnement qui domine et consolide la digue. Après une carrière de quarante-quatre ans, il est mort à Paris, le 23 mars 1838, officier de la Légion d'honneur.

**FOURNIER** (le P. Georges), — géographe et mathématicien, né à Caen, en 1595, d'un professeur de droit à l'Université de cette ville, entra, à vingt-quatre ans, dans la So-

ciété de Jésus, fut d'abord envoyé à Tournai où, pendant douze ans, il enseigna les belles-lettres, ainsi que les mathématiques, fut nommé plus tard aumônier et embarqué, en cette qualité, sur un vaisseau de l'armée commandée par Sourdis, acquit dans ses voyages de long cours des connaissances très-étendues en géographie et en hydrographie, et mourut à la Flèche, le 13 avril 1652. On a de lui : *Commentaires géographiques*, Parisiis, 1642, in-12; — *L'hydrographie contenant la théorie et la pratique de toutes les parties de la navigation ;* Paris, 1643, in-f°. Cet ouvrage, que l'on consulte encore avec fruit, était pour l'époque une véritable encyclopédie maritime; — *Euclidis sex priores elementorum geometricorum libri demonstrati*, Parisiis, 1644, in-12; — *Geographica orbis notitia, per littora maris et ripas fluviorum*, Parisiis, 1648, in-16; — *Prières pour dire pendant la messe*, Dieppe, 1649, in-12; — *Traité des fortifications ou architecture militaire*, Paris, 1649, in-12; — *Asiæ nova descriptio*, etc., Parisiis, 1656, in-f°.

**FRÉMINVILLE** (Christophe-Paulin de LA POIX, — chevalier de), — capitaine de frégate, naturaliste et archéologue, était né, le 24 janvier 1787, à Ivry (Seine-Inférieure), et appartenait, par son père et par sa mère, à deux familles d'ingénieurs. En 1801, il fit ses débuts dans la marine militaire, comme aide-de-camp amateur de La Touche-Tréville, se distingua sur la canonnière l'*Etna*, lors de la seconde attaque de Boulogne par Nelson, et fut embarqué ensuite, comme novice, sur l'*Intrépide*, vaisseau faisant partie de l'expédition de Saint-Domingue. De retour en janvier 1803, il fut fait enseigne la même année, et justifia cet avancement dans un combat que soutint la canonnière qu'il montait contre une frégate anglaise, combat où il fut blessé. En 1806, il fit partie, sur la *Sirène*, commandée par le capitaine Leduc, de la division des frégates envoyées dans

les mers voisines du pôle boréal pour détruire les baleiniers anglais, et, pendant la campagne, il remplit les triples fonctions de major des signaux, d'adjudant de la division et d'hydrographe. Après qu'il eut relevé l'île d'Enckuysen qui, selon Bruzen de la Martinière, aurait été découverte par les Hollandais, et que Bellin avait placée par 65° de lat. N., 12° de long. O., sur ses cartes de 1751 et 1767, mais qui est supprimée sur la carte publiée en 1854, par le dépôt général des cartes et plans de la marine, on alla jusqu'à 10 lieues de la pointe S. du Spitzberg, sans pouvoir y aborder, et quand on y eut fait quelques prises, on revint vers l'Islande, où Fréminville détermina avec soin plusieurs points du littoral, puis on croisa en Irlande, et enfin la *Sirène* et une autre des frégates revinrent en France, en septembre 1807. Pendant les sept années qui suivirent, Fréminville n'eut aucune occasion de se distinguer ; aussi ne devint-il lieutenant de vaisseau qu'en 1811. Royaliste de cœur, il vit avec joie la Restauration qui, pourtant, ne le traita pas mieux que l'Empire. De 1818 à 1827, époque où il obtint, à l'ancienneté, le grade de capitaine de frégate qui devait être le dernier pour lui, il navigua successivement sur le *Rhône*, la *Néréide*, la *Bonite* et l'*Adour*, dans la Baltique, à la côte occidentale d'Afrique et aux deux Amériques, recueillant partout des observations, soit d'archéologie, soit d'histoire naturelle, et demandant en vain le commandement d'une expédition de découvertes autour du monde. En 1829, on le chargea seulement d'expérimenter le loch Bouguer qu'il condamna. Néanmoins, en 1830, il prouva une fois de plus sa fidélité aux Bourbons, en essayant, avec quelques Bretons, de relever le drapeau blanc dans les Côtes-du-Nord. Admis à la retraite, l'année suivante, il se consacra désormais exclusivement à ses travaux d'histoire naturelle et d'archéologie, jusqu'à sa mort

arrivée, à Brest, le 12 janvier 1848. On a de lui, entre autres ouvrages : une édition assez fautive du *Combat des Trente*, Paris, 1819, in-8° ; — Les *Antiquités de la Bretagne* (*Finistères, Côtes-du-Nord, Morbihan*), 4 vol in-8°, 1827-1837 ; — *Essai sur l'influence physique et morale du costume féminin, par Caroline de L***, née de L. P****. (La Poix de Fréminville); Paris, 1831, in-8 de 19 p. — Une réédition, annotée, du *Voyage de Cambry dans le Finistère*, 1836, in-8° ; — Le *Guide du voyageur dans le département du Finistère*, 1841, in-18 ; — *Nouvelle relation du voyage à la recherche de Lapérouse*, etc., 1838, in 8° ; — *Histoire de Bertrand Duguesclin*, etc., 1841, in-8° ; enfin un grand nombre de notices, mémoires et dissertations, dans les *Mémoires de la société des antiquaires de France*, les *Annales maritimes et coloniales*, et la *Revue bretonne*. Il a laissé en outre des mémoires formant 4 vol. in-f°, et plusieurs autres ouvrages inédits.

(*Revue des provinces de l'Ouest*, T. II.)

**FRESNEL** (Augustin Jean), — ingénieur et physicien, naquit à Broglie (Eure), le 10 mars 1788, et était le fils d'un architecte. Dès son enfance, il montra beaucoup de goût pour les recherches expérimentales. Envoyé à l'école centrale de Caen, il y fit de si rapides progrès en mathématiques, qu'il put entrer à l'École Polytechnique à seize ans. Malgré la faiblesse de sa santé, il y occupa une place distinguée. Il entra ensuite à l'École des Ponts et Chaussées, d'où il sortit avec le titre d'ingénieur. On l'envoya d'abord en Vendée, puis dans la Drôme, où, à la nouvelle du débarquement de Napoléon, il alla offrir ses services au chef d'état-major de l'armée royaliste du Midi. Cette preuve de dévouement à la cause des Bourbons lui valut d'être destitué pendant les Cent-jours et placé sous la surveillance de la haute police. Il revint alors en Normandie, et consacra ses loisirs à de grandes recherches sur la lumière. A l'épo-

que où Fresnel commença à s'en occuper, les savants admettaient généralement, d'après Newton, que la lumière est due à l'émission des molécules lumineuses du corps éclairant. Fresnel rejeta cette hypothèse, dite théorie d'émission, comme contraire aux faits observés, et, revenant au système de Descartes, prouva, par une série d'expériences et de calculs, que la lumière se propage, comme le son, par les vibrations d'un fluide subtil répandu dans l'espace. Sa réintégration dans sa place d'ingénieur, et son envoi dans le département de l'Ille-et-Vilaine ne le détournèrent pas de ses recherches, grâce aux congés multipliés que lui accorda le comte Molé, directeur général des Ponts et Chaussées. Il renouvela et dépassa les découvertes de Thomas Young sur les interférences, et celles sur la diffraction confirmèrent sa théorie des ondulations. Les admirables résultats de ses travaux furent consignés par lui dans un mémoire que l'Académie des sciences couronna en 1819. Intimement lié avec Arago, il rechercha, de concert avec ce grand savant, quelle action les rayons polarisés exercent les uns sur les autres, et leurs découvertes furent consignées dans un mémoire publié en commun. Fresnel, en particulier, devait en faire une admirable application à la construction des phares. Aux réflecteurs métalliques, à peu près les seuls employés jusque là, il imagina, en 1817, de substituer des lentilles de verre disposées de manière à réfracter horizontalement les rayons lumineux partant de leur foyer. Pareil résultat ne pouvait être obtenu qu'au moyen de lentilles assez grandes pour embrasser, sans être trop rapprochées du foyer, un cône lumineux très-ouvert. Buffon avait déjà proposé les lentilles à échelon ; mais l'exécution en était très-difficile. Fresnel réussit en faisant fabriquer séparément et en plusieurs morceaux chacun des anneaux concentriques d'une grande lentille. Il obtint ainsi des

lentilles de 72 centimètres en carré et de 92 centimètres de longueur focale, et huit de ces lentilles formèrent la partie principale de l'appareil d'éclairage du phare. Ce système avait l'immense avantage de transmettre les neuf dixièmes des rayons incidents, tandis que les réflecteurs n'en renvoyaient que la moitié ; mais, en dirigeant le faisceau lumineux sur un seul point, il laissait forcément dans l'obscurité tous les autres. Fresnel remédia à cet inconvénient, en imprimant à son appareil un mouvement de rotation qui fait voir à tous les points de l'horizon les éclats et éclipses de l'appareil, et ne permet pas qu'il soit confondu avec un feu de côte. Tels sont les phares dits *lenticulaires*, dont le premier essai eut lieu en 1827. Examinateur de l'École Polytechnique, en 1821, Fresnel entra à l'Académie des sciences, en 1823, et fut admis deux ans plus tard à la Société royale de Londres. En 1827, quelques semaines avant sa mort causée par une maladie de poitrine, il y obtenait la médaille de Rumfort, pour la plus belle découverte sur les théories de la lumière et de la chaleur. On a de ce savant divers mémoires et notes sur ses travaux. La plupart ont été publiés dans les journaux scientifiques de l'époque ; mais il en a laissé aussi d'inédits.

(Arago, *Éloge de Fresnel*. — Duleau, *Notice sur Fresnel* dans la *Revue encyclopédique*, T. XXXIX.)

**FREYCINET** (Louis-Henri, baron DE SAULSES de), — contre-amiral, né à Montélimart, le 31 décembre 1777, entra, en 1794, dans la marine, comme aspirant de troisième classe, en même temps que son frère cadet Louis-Claude, et navigua avec lui jusqu'en 1805. Les deux frères prirent d'abord part à tous les combats livrés, en 1795, dans la Méditerranée, aux escadres réunies d'Espagne et d'Angleterre, notamment à celui du cap Nolis. Promus au grade d'enseigne qu'ils avaient d'abord refusé par excès de mo-

destie, ils continuèrent de naviguer sur les mêmes navires jusqu'en 1800, époque où ils furent embarqués : Louis-Henri, sur le *Géographe* ; Louis-Claude, sur le *Naturaliste*, aux ordres des commandants Baudin et Hamelin, et ils prirent une large part aux travaux hydrographiques de l'expédition. Le *Géographe* étant revenu en France, en 1804, Louis-Henri, nommé lieutenant de vaisseau, commanda le *Phaéton* qui se signala, au mois de mars 1806, par deux brillants combats. Dans le premier, soutenu contre un brick anglais dans les parages de la Martinique, il eut la jambe fracassée : au second, qui eut lieu, le 26 mars, non loin de Saint-Domingue, contre la frégate anglaise la *Pique*, soutenue par une goëlette, et où il eut l'épaule traversée par un biscaïen et le bras droit emporté par un boulet, il fut obligé d'amener, après une résistance acharnée. En 1810, commandant, comme capitaine de frégate, l'*Élisa*, Freycinet osa tenir tête à toute une division anglaise, et, après s'être fait canonner pendant cinq jours à la Hougue où il avait été forcé de s'échouer, il ne se rendit qu'après un dernier combat. Sous la Restauration, il administra successivement les colonies de Bourbon, de la Guyane et de la Martinique, fut nommé contre-amiral, en 1826, baron, en 1828, major-général de la marine à Toulon, et enfin préfet maritime à Rochefort, en 1834. Il était en outre chevalier de Saint-Louis et commandeur de la Légion d'honneur. Il est mort en 1840, le 21 mars, à Rochefort.

**FREYCINET** (Louis-Claude de SAULSES de), — capitaine de vaisseau et navigateur, né le 7 août 1779, à Montélimart, entra la même année que son aîné dans la marine et avec le même grade, assista comme lui aux divers combats de l'année 1793, fut promu le même jour au grade d'enseigne, et dans l'expédition des commandants Baudin et Hamelin, fut embarqué sur le *Naturaliste*. En 1802, ce bâtiment étant reparti pour France, fut remplacé par la *Casuarina*,

goëlette de 30 tonneaux, ainsi nommée à cause du bois dont elle était construite, et Louis-Claude en obtint le commandement. L'expédition de découvertes, à laquelle il avait pris une part non moins active que son frère, étant terminée en 1803, la *Casuarina* fut désarmée à l'île de France, de sorte que Louis-Claude revint avec son frère sur le *Géographe*. L'année suivante (1805), il fut embarqué pendant quelque temps sur le *Voltigeur*, brick placé sous les ordres de Louis-Henri qui commandait lui-même le *Phaëton*, mais le délabrement de sa santé l'ayant obligé de demander un congé, Louis-Claude vint à Paris où il fut attaché au Dépôt des cartes et plans de la marine, avec mission de retracer les travaux hydrographiques auxquels son frère et lui avaient contribué. Il termina en outre la partie historique qui, confiée à Péron, avait été interrompue, en 1810, par la mort de ce naturaliste. Ces divers travaux l'occupèrent jusqu'à la Restauration. En 1817, le gouvernement français ayant conçu le dessein d'un voyage scientifique de circumnavigation, Louis-Claude, capitaine de frégate depuis 1811, obtint le commandement de la corvette l'*Uranie*, affectée à cette expédition. Il avait avec lui Duperrey, plus tard commandant de la *Coquille*, aujourd'hui membre de l'Institut, et Jacques Arago embarqué comme naturaliste. L'*Uranie* partit de Toulon, le 17 septembre. Après d'intéressantes observations sur le pendule et les boussoles faites à Rio, au Cap et à l'île de France, on atteignit, en septembre 1818, la baie des Chiens-Marins. C'est là que Freycinet retrouva deux inscriptions attestant : l'une, que le navire *Endracht*, capitaine Dirck Hartighs d'Amsterdam, avait mouillé là, en 1616; l'autre, que le *Geelwing*, capitaine Vlaming, autre Hollandais, était arrivé au même point, l'année suivante. Après avoir complété le travail que l'expédition Baudin avait fait trop à la hâte, Freycinet se dirigea vers Timor,

puis visita les terres voisines de la Papouasie, recueillant partout des renseignements de géographie, d'ethnographie et d'histoire, aussi bien que de physique et d'histoire naturelle. Mêmes travaux aux Mariannes et aux Sandwich. Entré, le 7 septembre 1819, dans l'hémisphère sud, il détermina la position des îles du Danger, et découvrit, à l'est des Samoa, un îlot qu'il appela *Rose*, du nom de sa femme qui l'avait accompagné dans son expédition. Le 18 novembre, Freycinet arriva à Sidney, où l'on fit d'importantes observations sur la pesanteur et le magnétisme. Un mois après, considérant sa mission comme accomplie, il faisait voile pour retourner en France par le cap Horn. Arrivé dans le détroit de Lemaire, il fut poussé par un coup de vent sur les Malouines. Il en prit connaissance dès le 12 février 1820 ; mais les cartes qu'il avait entre les mains étaient tellement inexactes, qu'en cherchant la baie Française pour y relâcher, son bâtiment, en dépit des sondes et des vigies, toucha violemment contre une roche sous-marine (14 février). La corvette avait une voie d'eau si considérable, qu'on dut chercher un endroit pour faire côte et sauver du moins, avec l'équipage, les travaux de l'expédition. Ce fut l'enseigne Duperrey qui, avec un canot, dirigea le navire dans un endroit convenable, où il échoua sans effort. Freycinet revint avec les siens sur une corvette américaine achetée à cet effet. Traduit, conformément aux lois militaires, devant un conseil de guerre, il fut non seulement acquitté de la manière la plus honorable, mais encore élevé au grade de capitaine de vaisseau. Depuis lors, il se consacra presque exclusivement à la rédaction de son voyage, dont la relation, non achevée par lui en raison de ses scrupules d'exactitude, dura de 1824 à 1844. On doit regretter surtout la non-publication du volume traitant des langues de l'Océanie. Chevalier de Saint-Louis et comman-

deur de la Légion d'honneur, Freycinet était un des fondateurs de la Société de Géographie, et fut admis à l'Académie des sciences en 1825. On lui doit encore de nombreux mémoires, soit dans les *Annales maritimes*, soit dans les recueils des diverses sociétés savantes dont il était membre. C'est ainsi qu'il avait été chargé, par l'Académie, de rédiger les instructions concernant la navigation de la *Bonite*, de l'*Astrolabe*, et pour la commission scientifique de l'Algérie. Né deux ans après son frère, il est mort également deux ans après lui, c'est-à-dire, le 8 août 1842, à sa terre de Freycinet, près Loriol, département de la Drôme. Le nom de *Freycinet* a été donné à une île de l'archipel Pomotou et à une portion de la côte sud de l'Australie.

(*Notice historique sur MM. Henri et Louis de Freycinet par M. de la Roquette* (*Bulletin de la société de géographie*, 2e série, T. XX).

**FRÉZIER** (Amédée-François), — ingénieur et navigateur, né, en 1682, à Chambéry, d'un gentilhomme écossais réfugié, appartient à la France par sa vie et ses travaux. Ayant montré dès son enfance de grandes dispositions pour les langues et les sciences, il fut envoyé à Paris pour y achever ses études, et les compléter par un voyage en Italie. A son retour en France, en 1702, le duc de Charost lui offrit une lieutenance dans le régiment d'infanterie dont il était colonel. Frézier y sevit jusqu'en 1707, époque où il obtint d'entrer dans le corps du génie. L'année précédente, il avait publié un *Traité des feux d'artifice*, qui fut adopté pour l'instruction des élèves de la Fère. Après qu'il eut travaillé à l'agrandissement de l'enceinte de Saint-Malo, on l'envoya au Pérou et au Chili, afin d'aviser aux moyens de protéger ces colonies espagnoles. Elargissant le cercle de sa mission, Frézier rectifia la position de plusieurs points importants de la côte des Patagons, fit une bonne reconnaissance du détroit de Le-

maire, ainsi que de la Terre des États, et donna d'utiles renseignements sur le mouillage du port Maurice et de la baie de Bon-Succès. La botanique lui dut aussi quelques observations, et l'importation en France, entre autres plantes, de la fraise du Chili. La physique et la minéralogie ne furent pas oubliées. La relation de ce voyage, qui avait duré de janvier 1712 à août 1714, fut publiée en 1716. Renvoyé à Saint-Malo et ensuite à Morlaix où il fut, pendant trois campagnes successives, chargé de la conduite des ouvrages du château du Taureau, Frézier, devenu ingénieur en chef, en 1719, fut envoyé à Saint-Domingue. Tout en mettant en état de défense la colonie, il y fit la description du débouquement de Krooked, inconnu jusque-là aux navigateurs français. De retour en France, il obtint, en 1728, la croix de Saint-Louis, et fut envoyé, avec le titre d'ingénieur en chef et la commission de capitaine, à Philippsbourg, puis à Landau dont il répara les fortifications. Ces travaux lui suggérèrent l'idée de composer sur la matière un ouvrage intitulé : *Théorie et pratique de la coupe des pierres et du bois*. Nommé, en 1739, directeur des fortifications de la Bretagne, il exécuta quantité d'ouvrages pour la défense de cette province. Compris, en 1752, au nombre des membres honoraires de l'Académie de la marine, et maintenu quand elle fut rétablie en 1769, Frézier, en raison de son grand âge, ne coopéra que fort peu aux travaux de cette société; mais on lui doit, sur les beaux-arts, l'histoire naturelle et la géographie, quelques opuscules qui annoncent des connaissances solides et variées. En 1764, âgé de 82 ans, il fut admis à prendre sa retraite. Pendant sa longue carrière, il n'avait assisté qu'à deux siéges : aussi, malgré son mérite, ne put-il franchir le grade de lieutenant-colonel. La ville de Brest, où il est mort, le 14 octobre 1773, et qui lui doit le baldaquin de

l'église Saint-Louis, a donné son nom à l'une de ses rues.
(*Essais de biographie maritime.*)

## G

**GABARET** (....Jean de), — lieutenant-général des armées navales, dit Gabaret fils aîné, ou le *grand Gabaret*, pour le distinguer des nombreux membres de cette famille, qui ont introduit une confusion bien glorieuse pour eux dans l'histoire maritime du siècle de Louis XIV, était né dans l'île de Ré, d'un chef d'escadre, et appartenait à une famille noble de l'Aunis, qui a fourni plusieurs lieutenants-généraux et chefs d'escadre distingués. Capitaine de vaisseau dès 1653, nous ne le trouvons pourtant mentionné pour la première fois d'une manière positive qu'à la bataille de Southwold (7 juin 1672,) où il fut estropié. L'année suivante, il se distingua, avec son frère Louis, à celle de Walcheren, également engagée le 7 juin : il y montait le *Foudroyant*. Promu au grade de chef d'escadre, le 12 septembre, il commanda en cette qualité l'arrière-garde, en Sicile, aux trois grandes batailles de Stromboli, d'Agosta et de Palerme. En 1677, il fit partie de l'escadre du duc d'Estrées au siége de Tabago, et entra le premier dans le port. Au début de la guerre de la coalition d'Augsbourg, il commanda l'arrière-garde, lors du combat de Bantry-Bay ou Kingsal, qui lui valut le grade de lieutenant-général. Également commandant de l'arrière-garde à la Hougue, il a droit à une partie de la gloire de cette journée, pour la résistance qu'il fit à l'escadre d'Ashby, ce qui facilita la retraite de Tourville. Nommé gouverneur de la Martinique en 1693, il repoussa, au mois d'avril, une attaque de 4000 Anglais soutenus par

une escadre de 17 vaisseaux de ligne, bien qu'il n'eût lui-même que 400 hommes de troupes régulières, et les força de se rembarquer avec de grandes pertes. Chevalier de Saint-Louis à la création de l'ordre, commandeur en 1696, après la mort de Pannetier, il mourut lui-même peu après, à Rochefort, le 26 mars 1697. — Son frère cadet, *Louis*, capitaine de vaisseau, avait péri glorieusement à Tabago, en 1677. Son fils aîné, l'enseigne, se fit capucin en 1682. Son second fils, *Gabaret d'Angoulin, marquis de Jousseran*, devint capitaine de vaisseau, en 1693, fut interdit l'année suivante, à la suite d'un duel, et passa en Espagne. L'aîné des fils de Louis devint capitaine de vaisseau, en 1705, et mourut à la Havane l'année suivante. Un autre devint chef d'escadre en 1736, et est mort à Toulon en 1741.

(*Documents particuliers. — Notes de M. de la Morinerie.*)

**GANTEAUME** (Honoré-Joseph-Antonin, comte), — vice-amiral et pair de France, né, le 5 avril 1755, à la Ciotat (Bouches-du-Rhône), navigua d'abord au commerce sur un navire commandé par son père. A l'âge de 22 ans, il avait déjà fait cinq campagnes dans le Levant, et deux aux Antilles. Entré dans la marine de l'État, comme officier auxiliaire, au début de la guerre d'Amérique, il participa d'abord, sous le comte d'Estaing, à la prise de la Grenade et au siége de Savannah, puis combattit dans l'Inde sous Suffren. En 1791, il navigua de nouveau au commerce; mais en 1793, après une courte captivité en Angleterre, il rentra dans la marine militaire, comme lieutenant de vaisseau. Nommé, l'année suivante, capitaine de vaisseau, il reçut le commandement du *Trente-un-Mai*, avec lequel il ne put rallier Villaret-Joyeuse que le 11 prairial, de sorte qu'il assista seulement au dernier des trois combats que se livrèrent les deux flottes. Bien qu'atteint de trois blessures dans l'affaire du 13 prairial, il continua de commander son vais-

seau, et lors de la croisière dite du grand hiver, il recueillit l'équipage du *Scipion*. En 1795, le *Trente-un-Mai*, devenu le *Républicain*, rallia l'armée du vice-amiral Martin et participa au combat qu'elle livra, devant Fréjus, à la flotte d'Hotham. L'année suivante (1796), il réussit à faire entrer dans le port de Brest, malgré les croisières anglaises, un convoi de navires et de munitions. Chef d'état-major de Brueys dans l'expédition d'Égypte, il échappa, comme par miracle, au désastre de l'*Orient*, et nommé contre-amiral, à la demande de Bonaparte, il dirigea la flottille du Nil. Il commanda ensuite la division des 4 navires qui ramenèrent Bonaparte en France. Chargé, en 1800, de porter des secours à l'armée d'Égypte, il partit de Brest avec 7 vaisseaux portant 5000 hommes; mais, après avoir franchi heureusement le détroit de Gibraltar, il passa six mois à courir la Méditerranée pour éviter la flotte anglaise, se réfugia à Toulon, fit trois sorties, dans l'une desquelles il toucha la côte d'Alexandrie sans opérer de débarquement, et rentra enfin à Toulon, après avoir capturé quelques bâtiments ennemis, et pris l'île d'Elbe. Plus heureux dans une mission analogue, à Saint-Domingue, il ravitailla l'île et revint avec célérité et succès. Lors de la proclamation de l'Empire, il fut fait vice-amiral, comte, et commandant de la flotte de Brest. En 1805, après la mort de La Touche-Tréville, l'Empereur songea un moment à charger Ganteaume de jeter dix-huit mille hommes en Irlande, puis il lui commanda de partir pour les Antilles, d'y débarquer des renforts et d'en revenir avec Missiessy et Villeneuve. Malheureusement, contrarié par les vents, il ne partit qu'un mois après Missiessy, et ayant rencontré la flotte de Cornwalis, il revint à Brest, où il fut étroitement bloqué. Après le combat du Ferrol, il devait livrer bataille pour se joindre à Villeneuve. L'inconcevable détermination que prit ce dernier de se réfugier à Cadix, empêcha l'exé-

cution de ce plan. En 1808, avec les escadres de Toulon et de Rochefort, Ganteaume ravitailla Corfou bloqué par les Anglais, ce qui lui valut le poste d'inspecteur-général des côtes de l'Océan. Le dernier commandement qu'il exerça fut celui de l'armée navale réunie sur la rade de Toulon de 1809 à 1810. A partir de cette époque, de fréquentes attaques de goutte le tinrent éloigné du service à la mer. La même année, il entra au conseil d'amirauté. En 1814, il adhéra à la déchéance de l'Empereur, et faillit même payer de sa vie l'acte d'avoir arboré le pavillon blanc à Toulon, aussitôt après Waterloo. La pairie, la croix de commandeur de Saint-Louis et le titre d'inspecteur-général des classes récompensèrent ses derniers services. Il est mort à sa terre de la Pauline, près Aubagne, le 28 septembre 1818.

(*Correspondance de Napoléon avec Decrès.*)

**GAUTTIER-DUPARC** (Pierre-Henri), — contre-amiral honoraire et hydrographe, né, le 16 août 1772, à Saint-Malo, où il est mort, le 13 décembre 1850, était fils d'un négociant et navigua d'abord au commerce. Entré, en 1792, dans la marine de l'État, il ne cessa, pour ainsi dire, d'être à la mer et employé à d'utiles missions jusqu'en 1813, époque où il obtint le grade de capitaine de frégate, juste récompense de ses services militaires et de ceux qu'il avait rendus à l'hydrographie en relevant le plan des Saintes en 1799, celui de la rade de l'île d'Aix en 1804, ceux des rades de Brun, de Sinarie et de Bandol en 1812. En 1813 et 1814, il rendit de nouveaux services aux navigateurs en déterminant les positions de beaucoup de points des côtes d'Afrique, d'Albanie, de Corfou et d'Italie. Nommé, en 1816, commandant de la gabarre la *Chevrette*, il fit dans cinq campagnes successives l'exploration complète des côtes de la Méditerranée et de la mer Noire. Ce ne fut qu'en 1825 qu'il termina, pour le dépôt de la marine, les cartes de ces

deux mers qui lui ont valu l'approbation du gouvernement français et le don, par l'amirauté britannique, de la collection complète des cartes de l'hydrographie anglaise. A l'appui des siennes, il a rédigé des instructions nautiques très-détaillées. Chevalier de la Légion d'honneur, en 1814, de Saint-Louis, en 1816, capitaine de vaisseau, en 1819, admis à la retraite, en 1827, il fut nommé contre amiral honoraire, en 1829, et passa les 23 dernières années de sa vie dans sa ville natale, où il ne s'occupa guère, jusqu'à sa mort, que d'observer la marche des chronomètres, ce qui le faisait appeler *Gauttier l'horloge.*

(*Biographie bretonne.*)

**GICQUEL DES TOUCHES** (Pierre-Guillaume), — capitaine de vaisseau, naquit à Dinard (Ile-et-Vilaine), le 20 avril 1770, débuta dans la marine à l'âge de 14 ans par un voyage à la côte de Guinée, fut choisi, en 1791, par Entrecasteaux pour faire partie de l'expédition envoyée à la recherche de Lapérouse, comme second pilote sur la *Recherche*, et, attaché pendant la campagne à Beautemps-Beaupré, mérita le nom d'habile observateur que lui décerna cet hydrographe. Entrecasteaux, pour le récompenser de son zèle, lui fit obtenir le grade d'enseigne et donna son nom à une pointe dans le canal d'Entrecasteaux, au S. de la terre de Van-Diémen, ainsi qu'à une des terres que Gicquel découvrit. Après une longue campagne dans l'Inde, de 1795 à 1799, sur la frégate la *Régénérée*, Gicquel, devenu lieutenant de vaisseau pendant le cours du voyage, embarqua sur le *Tyrannicide* commandé par le chef de division Allemand et faisant partie de l'armée navale de la Méditerranée ; puis il fit partie, sur le *Géographe*, de l'expédition Baudin aux terres australes. Expédié de l'île de France pour remettre au ministre les dépêches du commandant de l'*Entreprise*, il réclama l'exécution des promesses qui lui avaient

été faites avant le départ, et, mécontent de l'accueil qu'il avait reçu, il donna sa démission, se maria à Sainte-Croix de Ténériffe, et arma un bâtiment pour le Mozambique. Les suites de cette campagne le menèrent à Buenos-Ayres, au moment où les Anglais attaquaient cette ville, en 1800. C'est au courage et à l'intelligence de Gicquel que la colonie dut son salut. Le feu de la goëlette qu'il commandait écrasa les Anglais qui abandonnèrent le siége. De retour à Ténériffe, et prié par le général Daendels, gouverneur de Batavia, de le faire passer dans la colonie hollandaise, il fréta un bâtiment américain, et le conduisit à bon port, après une traversée de 105 jours. Nommé adjudant-général de la marine hollandaise, il resta à Batavia jusqu'à la prise de l'île, en 1811, et tout ce temps, il l'employa à relever la marine du pays, et à purger les côtes de Java des pirates qui les infestaient. Aussi, les Anglais lui firent-ils des offres magnifiques pour le déterminer à rester dans le pays; mais il préféra la prison à leur faveur. A son retour de captivité, en 1814, il fut compris sur les listes de la marine comme capitaine de vaisseau de seconde classe et peu après (1816), admis à la retraite. Retiré à Saint-Malo, il commanda encore plusieurs bâtiments de commerce jusqu'au moment de sa mort arrivée le 17 décembre 1824. On a de cet officier supérieur plusieurs ouvrages d'architecture navale et de navigation.

(*Biographie bretonne.*)

**GICQUEL DES TOUCHES** (Auguste-Marie), — capitaine de vaisseau, frère du précédent, né à Rennes, le 26 août 1784, s'embarqua dès l'âge de 10 ans, comme mousse, sur la frégate la *Gentille*, dans l'escadre de Villaret-Joyeuse, fit, comme aspirant, les campagnes de Bruix, Ganteaume et Linois, participa, de 1799 à 1802, à quatre combats, notamment à celui d'Algésiras où il était sur le *Desaix*, et qui lui valut, deux ans plus tard, le grade d'enseigne de vaisseau.

Chevalier de la Légion d'honneur, en 1804, il assista, sur l'*Intrépide* commandants Depéronne et Infernet, aux batailles du Ferrol et de Trafalgar. Le plus ancien des officiers restés à bord dans cette dernière journée si fatale à notre marine, il déploya, après la reddition du vaisseau, autant d'activité que d'énergie et de tact, et parvint à se faire respecter de ses vainqueurs, en même temps que par ses habiles mesures, il maintenait à flot l'*Intrépide* dans le coup de vent qui suivit la bataille, jusqu'au moment où Collingwood ordonna de le livrer aux flammes. Rendu à la liberté, en 1811, et devenu lieutenant de vaisseau, il prit encore part, comme second de la frégate la *Dryade*, capitaine Baudin, au combat dit du *Romulus* (23 février 1814). Après la paix, commandant, en 1817, la gabarre la *Loire* expédiée au Sénégal, Gicquel prit sur lui, malgré ses instructions, de rester dans la colonie pour y recueillir les naufragés de la *Méduse*, et le ministre approuva cette intelligente désobéissance. A son retour, il proposa et fit adopter à bord des bâtiments de l'État un mode d'installation du magasin général qui devint règlementaire. Employé à terre pendant les années suivantes, il consacra ses loisirs à l'étude, traduisit de l'anglais plusieurs instructions nautiques, composa un long mémoire *Sur les courants de l'Atlantique*, compléta le *Manœuvrier* de Bourdé de Villehuet, et inséra dans les *Annales maritimes et coloniales* quantité de travaux, notamment sur la *Rentrée des bâtiments de guerre*, ce qui amena une polémique entre lui et Tupinier. Promu capitaine de frégate, en 1819, il fut chargé d'armer et d'installer la *Jeanne-d'Arc*, construite sur de nouveaux plans, et fit, en 1821, comme second de cette frégate, une campagne dans le Levant, suivie d'une autre, aux côtes d'Espagne, sur le *Cuirassier*, qu'il commanda de 1822 à 1824. A son retour d'une campagne dans les mers du Sud sur la gabarre la *Moselle*, il fut promu au grade de capitaine de

vaisseau, en 1827, et chargé de faire, sur le vaisseau rasé la *Guerrière*, l'application d'un plan d'arrimage destiné à lui donner les meilleures qualités nautiques. Nommé directeur des mouvements du port de Brest, il y resta 14 ans, sans pouvoir obtenir ni commandement à la mer ni avancement, bien qu'il y eût marqué son passage par quantité d'améliorations importantes dans le service. Admis à la retraite, en 1845, il est mort à Brest 10 ans plus tard (16 janvier 1855), commandeur de la Légion d'honneur. Toujours passionné pour la marine, il avait publié, dans le tome C des *Annales Maritimes*, une *Lettre contenant la rectification de plusieurs erreurs commises par M. Thiers dans son « Histoire du Consulat et de l'Empire », au sujet de la bataille de Trafalgar.*

(*Revue des provinces de l'Ouest*, t. IV.)

**GILBERT** (Pierre-Joachim), — ingénieur, né, le 3 août 1782, à Landerneau (Finistère), mort au Mans, le 6 octobre 1823, entra à 15 ans à l'Ecole Polytechnique, d'où il passa à l'Ecole du Génie maritime. Après avoir rempli sur plusieurs vaisseaux les fonctions d'aspirant de première classe, et, en cette qualité, été blessé, sur le *Saint-Antoine*, à la bataille de Trafalgar, il servit comme ingénieur; commanda, ensuite, de 1809 à 1810, aux armées d'Allemagne et d'Espagne, des détachements d'ouvriers militaires dont les travaux contribuèrent au succès de la bataille de Wagram et à la prise d'Almanza ; servit à Boulogne et à Anvers ; commanda, en 1813, le parc général du génie de la grande armée, où il fut blessé, lors du reploiement du pont de Meissen, puis le fort de Zinna dans Torgau, et, malgré tous ses services, n'était encore qu'ingénieur de troisième classe et chevalier de la Légion d'honneur à l'époque de sa mort. Il est auteur d'un *Essai sur l'art de la navigation par la vapeur*, Paris, 1820, in-4°, remarquable non-seulement par sa date, mais aussi par l'idée qu'il eut le premier d'employer les

*steamers* comme remorqueurs. Il avait aussi commencé quelques travaux d'archéologie que les exigences du service militaire ne lui permirent pas d'achever.

(*Biographie bretonne.*)

**GILBERT** (Pierre-Julien), — peintre de marine et professeur de dessin à l'École navale, né à Brest, le 15 mars 1783, d'un maître tailleur, étudia sous la direction de P. Ozanne dont il fut le plus brillant élève. Entré au service, comme novice, en 1800, il fut embarqué pendant 19 mois et demi sur le vaisseau le *Fougueux*, en rade de Brest. Tour à tour ouvrier charpentier au port, commis-dessinateur, puis contre-maître sculpteur, et enfin apprenti marin sous l'Empire, il fut nommé, en 1816, professeur de dessin des élèves de la marine à Brest, passa de là sur l'*Orion* en 1827, et fut mis une première fois en retraite, le 31 décembre 1834, sur sa demande, pour pouvoir s'occuper exclusivement de peinture à Paris. Pendant ses 18 années de service comme professeur de dessin, il avait fait la campagne d'Alger sur la *Provence*, à titre de peintre de l'expédition, et avait été nommé chevalier de la Légion d'honneur, en 1833. Rappelé à l'activité sur le *Borda*, en 1842, il servit de nouveau, comme professeur de dessin de l'École navale, jusqu'au 30 septembre 1850, époque où il fut définitivement admis à faire valoir ses droits à la retraite, en qualité de professeur de 1re classe. Il est mort à Brest, le 21 septembre 1860. Comme son maître, Gilbert s'est inspiré d'une étude constante de la mer, se tenant en garde contre les écarts de l'imagination, et cherchant le vrai plutôt que l'effet, le naturel plus que le mouvement et le coloris. Aussi laborieux que modeste, il a retracé sur la toile un assez grand nombre d'épisodes de nos fastes maritimes, et la plupart de ses tableaux ont figuré avec honneur dans nos expositions, notamment à celles de 1824 et de 1833 qui lui ont valu chacune une

médaille d'or. Le roi Louis-Philippe, qui appréciait son talent, venait souvent s'entretenir avec lui dans l'atelier qu'il lui avait fait donner au Louvre. Ses principales productions sont : en 1822, le *Combat de la Surveillante et du Québec*, reproduit plus tard, dans de moindres proportions, pour le musée de Versailles; en 1824, l'*Attaque et la prise de l'île Verte*, pour le musée de Versailles, celle du fort *Santi-Petri* et le *Combat du Niémen, commandant Dupotet, contre l'Amethyst*, pour le ministère; en 1833, le *Combat du Formidable, commandant Troude, contre la division anglaise de Saumarez;* le *Combat de la Canonnière, commandant Bourayne, contre le Tremendous* et la *Prise d'Alger*; en 1835, le *Combat de la Vénus, commandant Hamelin, et du Ceylan*; le *Combat de l'Intrépide, commandant Vaudreuil, contre plusieurs vaisseaux anglais* : ce dernier tableau, qui est au musée de Versailles, est une copie de l'original donné par Louis XV à la famille de Vaudreuil; en 1836, le *Débordement de la Garonne, du 6 avril* 1770 : c'est l'épisode du beau dévouement de Cornic, et le *Débarquement de Sidi-Ferruch*, pour la liste civile; en 1837, le *Combat de la Sirène, commandant Duperré, contre une division anglaise*, pour le musée de Versailles; le *Combat du Grand port;* celui du *Romulus, commandant Rolland*; celui de la *Pomone, commandant Ducampe de Rosamel, contre l'Alceste et l'Active*; *Vue de l'entrée du Havre*, ces quatre toiles commandées par Louis-Philippe. A cette liste qu'il nous eût été facile d'allonger, il faut encore joindre le *Combat de la Cordelière, commandant Portsmoguer, contre la Régente*, tableau qui appartient à la société d'Emulation de Brest.

(*Documents particuliers*.)

**GOIMPY** (François-Louis-Edme-Gabriel, comte du Maitz de), — chef d'escadre et astronome, né le 8 février 1729, au château de Goimpy, commune de Saint-Léger en Beauce, entra dans la marine, en 1746, devint enseigne, en

1752 et fut, la même année, un des membres fondateurs de l'Académie de la marine. L'année suivante, il s'embarqua sur la frégate la *Comète* pour aller, avec plusieurs de ses collègues de l'Académie, entre autres Bory, observer en Portugal une éclipse de soleil. La guerre de 1756 ayant dispersé, pour quelques années, les académiciens, presque tous appelés à servir sur mer, Goimpy, tout en naviguant, n'en continua pas moins ses travaux. Nommé, en 1778, commandant du *Destin*, il prit part, sous les ordres de Guichen, aux trois combats de la Dominique. Il se distingua surtout dans la première de ces affaires où il fut blessé, et où son énergique résistance décida du succès de la journée. Il passa ensuite dans l'armée du comte de Grasse, et assista aux engagements meurtriers de la Chesapeak et des Saintes. Après la paix, il fut nommé chef d'escadre, et prit sa retraite presque aussitôt. Il mourut, en 1789, au château de Billancourt en Picardie. Il a publié : *Remarques sur quelques points d'astronomie*. Brest, 1768, in-4° ; — *Traité sur la construction des vaisseaux* (Pl.). Paris, 1776, in-4°. Les archives de l'Académie royale de la marine renferment, en outre, un grand nombre de mémoires composés pour elle par ce savant. Nous mentionnerons plus particulièrement : *Mémoire sur la manière de déduire les hauteurs méridiennes du soleil par deux hauteurs*, etc. ; — *Réponses aux mémoires de M. de Roquefeuil sur la construction ; — Mémoire sur la résistance de l'air; — Remarques sur une lettre de M. de Borda où est traitée la stabilité des vaisseaux; — Mirage extraordinaire observé avant le jour; — Mémoire sur la manière de calculer ou mesurer la résistance qu'éprouve la proue des vaisseaux; — Note sur les poids nécessaires pour caréner un vaisseau de 80 canons; — Compte rendu des mémoires de l'Académie depuis son rétablissement; — Mémoire sur les forces centripètes.*

(*Archives de la marine.*)

**GRANCHAIN DE SÉMERVILLE** (.... COMTE), — capitaine de vaisseau et savant, né en 1741 ou 1742, au château de Granchain, près Bernay (Eure), où il est mort peu de temps avant la Restauration, entra, en 1757, dans la marine, comme garde. Après avoir fait onze campagnes et assisté à deux combats, il fut embarqué, en 1775, en qualité d'enseigne, sur l'*Aigrette*, commandant de Balleroi, visita la Méditerranée jusqu'en 1776, et composa à ce sujet une intéressante relation dont on peut voir des extraits dans la *Revue bretonne* (tomes IV et V). Fait lieutenant de vaisseau en 1777, et chevalier de Saint-Louis par anticipation, pour sa belle conduite à la bataille d'Ouessant, puis capitaine de vaisseau, en 1782, Granchain participa, sur l'*Annibal* et le *Saint-Esprit*, aux combats de 1779 et de 1780; sur le *Duc-de-Bourgogne*, à ceux de 1781 et 1782. Il a retracé les principaux événements de la guerre d'Amérique dans des *Mémoires* qui ont été publiés dans la *Revue bretonne* (tomes I, II et III), par le chevalier de Fréminville. Appelé, en 1784, au commandement de la station de Terre-Neuve, et chargé, sur la *Nymphe*, d'une mission astronomique et hydrographique relativement à la partie sud de l'île, il s'en acquitta avec conscience et talent, au moyen des horloges de Berthoud, et il en est résulté des *Instructions nautiques* extraites et traduites par lui des documents anglais et publiées par ordre du ministre Castries. Membre de l'Académie royale de la marine, en 1771, il avait envoyé à cette société différents mémoires destinés à son *Dictionnaire*. Directeur des ports et des arsenaux, le 17 novembre 1790, il quitta le service, le 17 mars de l'année suivante, et se retira dans ses terres. Néanmoins il fut appelé, à diverses reprises, sous le Directoire, le Consulat et l'Empire, à faire partie de commissions maritimes. Il devint aveugle pendant les dernières années de son existence.

(*Documents particuliers.*)

**GRASSE-TILLY** (François-Joseph Paul, chevalier, puis comte de GRASSE et de BAR, marquis de) —, lieutenant-général des armées navales, né à la Valette, près Toulon, d'une noble famille originaire de Provence, fut destiné à entrer dans l'ordre de Malte, et, à l'âge de onze ans, embarqua comme garde sur les galères de la *Religion;* mais en 1740, il passa au service de la France, et servit successivement sur les vaisseaux la *Ferme* et le *Diamant*, les frégates le *Castor* et la *Sirène*. Embarqué, en 1747, sur l'*Émeraude*, dans l'escadre de La Jonquière, il fut pris, avec la majeure partie de l'escadre, dans l'engagement du 11 mai, et resta prisonnier jusqu'à la paix. Lieutenant de vaisseau, en 1754, capitaine, en 1762, chevalier de Saint-Louis, en 1764, il commanda l'*Héroïne*, sous les ordres de du Chaffault aux bombardements de Salé et de Larrache, en 1765. Au début de la guerre d'Amérique, il assista, sur le *Robuste*, à la bataille d'Ouessant. Chef d'escadre, en 1779, il partit de Brest, avec 4 vaisseaux et plusieurs frégates, pour rejoindre l'armée navale du comte d'Estaing à la Martinique, et participa au combat de la Grenade. L'année suivante, il prit une part active, sous Guichen, aux trois engagements des Antilles, puis revint en France, où on lui donna, en 1781, le commandement d'une flotte de 21 vaisseaux de ligne, escortant un grand convoi destiné à la Martinique. Arrivé en vue de cette île, il y battit l'amiral Hood qui, avec 18 vaisseaux, voulait lui fermer la baie de Fort-Royal, s'y renforça de 4 vaisseaux français auparavant bloqués par Hood, et, après une fausse attaque sur Sainte Lucie, s'empara de Tabago. Il fit ensuite voile pour le Cap-Français de Saint-Domingue, y prit trois mille soldats de débarquement, contracta un emprunt d'argent à la Havane, puis, coupant au travers des écueils du canal de Bahama, jusqu'alors inconnu aux grandes flottes de France, il prolongea les deux Carolines, et se porta à l'entrée de la

Chesapeake, pour concourir au plan que Washington et Rochambeau avaient conçu de cerner l'armée du général anglais Cornwalis dans la presqu'île d'York-Town en Virginie. Il en chassa les escadres réunies de Graves et de Hood, et, renforcé lui-même de celle du comte de Barras, successeur de Des Touches, ce qui porta le nombre de ses vaisseaux à 38, il contribua grandement à la capitulation qui décida du sort des États-Unis, par les hommes et surtout par les moyens de transport qu'il mit à la disposition des alliés. De retour à la Martinique, Grasse échoua dans une attaque contre la Barbade, et fut d'abord repoussé de Saint-Christophe par l'amiral Hood qui, bien inférieur, l'attira au large, pour revenir lui-même s'embosser au mouillage qu'il lui avait fait quitter. Il finit pourtant par s'emparer de l'île, mais en laissant échapper la flotte anglaise. Trois mois plus tard (8 avril 1782), comme il se disposait à joindre, sur les côtes de Saint-Domingue, une escadre espagnole, il rencontra de nouveau les Anglais entre la Dominique et les Saintes. Ceux-ci, par la jonction des amiraux Rodney et Hood, comptaient alors 37 vaisseaux, tandis que Grasse n'en avait plus que 30, et de plus escortait un convoi de 150 voiles. Néanmoins, dans une première affaire, engagée le 9 avril, son avant-garde fit plier l'avant garde ennemie; mais le centre anglais étant survenu, il n'osa risquer un engagement général. Trois jours après, les deux armées navales s'étant rejointes, par suite de l'imprudence du chef qui s'attarda pour dégager un vaisseau que ses avaries forcèrent de retourner à la Guadeloupe, la valeur de ses équipages échoua contre la supériorité du nombre et les habiles manœuvres de son adversaire, qui imagina de couper sa ligne de bataille, pour en mettre une partie entre deux feux. Rodney ne réussit que trop complétement : 5 vaisseaux furent pris, parmi lesquels, la *Ville-de-Paris*, vaisseau-amiral

qui lutta jusqu'au soir contre 4 vaisseaux anglais l'écrasant de leurs feux combinés. A six heures, un cinquième adversaire vint l'achever : c'était l'amiral Hood. Grasse se rendit, après douze heures de combat, n'ayant plus sur son pont que trois hommes sans blessures, lui compris, et son navire coula avant d'arriver à Plymouth. Le reste de la flotte fut sauvé par Bougainville et Vaudreuil. Conduit en Angleterre, Grasse s'y prêta trop complaisamment aux éloges intéressés de ses ennemis, et ne sut pas conserver, dit Droz, dans son *Histoire de Louis XVI*, la dignité qui convient au malheur. On lui attribue une certaine influence sur la paix de Versailles, si précipitamment conclue. A son retour, il publia un *Mémoire justificatif*, dans lequel il se plaignait, avec plus d'amertume que de justice, de la conduite de quelques-uns de ses capitaines. Le conseil de guerre tenu à Lorient, en 1784, l'acquitta honorablement; mais on cessa de l'employer, et il mourut, à Paris, le 11 janvier 1788. Commandeur de Saint-Louis et chevalier de Cincinnatus, il laissa dans la marine un renom de bravoure éclatante et de générosité, comme aussi de fierté et d'un entêtement peu éclairé.

(*Archives de la marine*. — *Notice*, par son fils. Paris, 1840, 45 pp. in-8°.)

**GRENIER** (JACQUES-RAYMOND, CHEVALIER, puis VICOMTE du GIRON), — chef de division des armées navales et hydrographe, naquit à Saint-Pierre (Martinique), le 28 juin 1736, d'une famille de marins nobles, — circonstance à laquelle il dut d'obtenir, avant l'âge de dix ans, le titre assez singulier de lieutenant de frégate honoraire, — entra, comme garde, dans la compagnie de Rochefort, en 1755, et, après avoir navigué pendant près de cinq ans sur divers navires, n'étant encore qu'enseigne, fut nommé, en 1767, commandant de la corvette l'*Heure du Berger*, destinée à stationner aux îles de France et de Bourbon. Trouvant sa mission trop res-

treinte, Grenier demanda et obtint de rechercher la route la plus courte pour aller de l'île de France à la côte de Coromandel. De concert avec l'abbé Rochon, qui lui avait été adjoint, sur sa demande, comme astronome, il explora les Seychelles pendant quatre mois, et rectifia les positions fantastiques assignées par d'Après de Mannevillette, jusqu'alors considéré comme l'oracle de l'hydrographie des mers de l'Inde. La précision des travaux géographiques et astronomiques accomplis dans cette campagne eut pour résultat d'abréger considérablement et de rendre plus sûre la route de l'Inde, à tel point que plus tard Suffren n'hésita pas à proclamer qu'il devait en partie le résultat de sa glorieuse campagne à ce qu'il avait pu suivre à contre-mousson la route tracée par Grenier et Rochon. Néanmoins, comme ce dernier ne partageait pas en tous points les opinions de son commandant, il en résulta, entre ces deux savants, des dissentiments regrettables, à l'occasion desquels l'Académie de la marine, et plus tard l'expérience, prononcèrent en faveur de Grenier. Quant à celui-ci, il compléta ses premières études hydrographiques par un grand travail sur la mer des Indes. Nommé, en 1778, commandant de la *Boudeuse,* Grenier, alors lieutenant de vaisseau, s'empara, le 22 janvier 1779, dans les Antilles, de la frégate anglaise la *Veazle.* Capitaine de vaisseau, en 1781, chef de division, en 1786, il ne s'occupa plus que de travaux de cabinet, et publia, en 1787, l'*Art de la guerre sur mer.* Lorsqu'il mourut, c'est-à-dire en janvier 1803, il mettait la dernière main à la rédaction d'un ouvrage considérable *Sur les vents et courants dans toutes les mers du globe.*

(*Archives de la marine.— Mémoire de la campagne de découverte du chevalier Grenier, etc.* Brest, R. Malassis, 1770, in-4.)

**GRIMOUARD** (Nicolas-Henri-René, comte), — vice-amiral, naquit, le 25 janvier 1743, à Fontenay-le-Comte

(Vendée), entra, en 1757, dans la compagnie des gardes de Rochefort, et, deux ans plus tard, fut embarqué sur l'*Inflexible*, faisant partie de l'armée navale du maréchal de Conflans. Parvenu au grade de lieutenant de vaisseau, il fut envoyé en croisière, au début de la guerre d'Amérique, dans la mer des Antilles, où la frégate de 32 canons la *Minerve*, qu'il commandait, eut divers engagements et captura la frégate-corsaire la *Débora*, de 24 canons, qu'accompagnait un brick de 16. En 1781, commandant une division de 4 frégates, il fut rencontré (4 janvier), par 2 vaisseaux anglais de 74, le *Courageux* et le *Vaillant* qui joignirent successivement la *Minerve*, moins bonne marcheuse que ses conserves. Après un combat acharné, soutenu à portée de pistolet, et à la faveur duquel les trois autres frégates françaises purent s'éloigner, la *Minerve*, qui coulait presque bas d'eau, dut amener son pavillon. Grimouard avait été grièvement blessé. Rendu à la liberté par échange et nommé capitaine de vaisseau, il embarqua, comme second, sur l'*Actif*, puis sur le *Magnifique*, commandant Mac-Carthy Macteigne, et prit part, en cette qualité, aux deux batailles de la Dominique (9 et 12 avril 1782). Le *Magnifique* s'étant perdu à l'entrée du port de Boston, il fut nommé commandant du *Scipion* et chargé de croiser dans les parages de Saint-Domingue. C'est là qu'aidé de la frégate la *Sibylle*, commandant Kergariou, il fit une si belle résistance aux deux vaisseaux anglais le *London* et le *Torbay* (17 octobre). Malheureusement le *Magnifique*, chassé par l'ennemi, se creva sur une roche ignorée, au moment de gagner l'anse de Port-aux-Anglais. Après avoir rempli successivement plusieurs commandements, Grimouard fit partie, en 1790, de l'expédition de Saint-Domingue, d'abord sous les ordres du commandeur de Village, puis, après la démission de celui-ci et sa propre nomination au grade de contre-amiral

(1er juillet 1792), comme commandant en chef. Il y employa son ascendant personnel à atténuer les déplorables effets de l'anarchie qui désolait cette colonie. Elevé par Monge, au mois de janvier 1793, au grade de vice-amiral et pourvu, au mois de février suivant, du commandement des forces navales qui devaient être rassemblées à Brest, il exerçait les fonctions de commandant des armes par intérim à Rochefort, qui devait fournir à la flotte le contingent le plus considérable, lorsqu'il fut dénoncé, comme ennemi de la constitution, par deux jurés du tribunal révolutionnaire, déportés de Saint-Domingue, destitué par le Comité de salut public, et, peu de temps après, condamné à mort comme agent de l'Angleterre. Il fut décapité le jour même de son jugement, 19 pluviôse an XI (7 février 1794), et le bourreau qui lui trancha la tête, autre colon de Saint-Domingue, et complice de ses misérables accusateurs, était cet Ance qui s'est acquis une si triste célébrité, comme guillotineur, à Rochefort et à Brest.

(*Revue des provinces de l'Ouest*, t. Ier.)

**GROIGNARD** (Antoine), — ingénieur-général de la marine, titre dont personne ne fut honoré après lui, naquit à Solliès-le-Pont, près Toulon, le 4 février 1727, d'un pilote royal, fit d'excellentes études au collége de l'Oratoire à Toulon, et, en 1744, apprenait dans ce port les principes du dessin et de la construction, quand Duhamel du Monceau, devinant tout ce qu'il y avait d'avenir en lui, lui fit expédier l'ordre de venir suivre les cours de Paris. Devenu, en 1747, sous-constructeur, après un examen remarquable, il fut, dès son arrivée à Brest, chargé de divers travaux importants, notamment de la conduite spéciale de 2 vaisseaux de 64, l'*Hercule* et le *Protée*. Appelé, deux ans après, à Rochefort, il y construisit un assez grand nombre de navires de tout rang jusqu'en 1754, époque où il fut élevé au grade

d'ingénieur-constructeur. Dans l'intervalle, il avait obtenu de faire, sur le *Saint-Esprit* et sur l'*Intrépide*, deux campagnes pour étudier les mouvements du vaisseau à la mer, et se rendre compte de l'influence qu'ils reçoivent de l'arrimage. Ayant déjà envoyé, en 1754, à l'Académie de la marine un *Mémoire sur l'avant des vaisseaux*, il fut chargé, la même année, par Machault, de mettre à exécution, sur 2 vaisseaux de 60, un projet de réforme de toute la charpente des navires, que, sans augmenter ni la pesanteur ni l'espace nécessaire à l'arrimage, il se proposait de construire avec plus d'économie et de solidité, et de mettre à l'abri du canon. En même temps il était attaché, avec l'agrément du ministre, au service de la Compagnie des Indes, pour perfectionner ses navires qu'on voulait rendre propres tout à la fois à la navigation marchande et à la guerre. Appelé, en 1752, par le ministre Berryer à la défense du Havre menacé par les Anglais, il fut chargé par le maréchal de Belle-Ile de la construction des bateaux plats destinés à repousser l'attaque. Ces travaux n'étaient pas terminés quand les Anglais vinrent bombarder la ville. Groignard, pour protéger ses bateaux, établit des batteries flottantes de canons et de gros mortiers, se porta bravement au feu partout où sa présence était nécessaire, et sauva ainsi le Havre. Cette même année 1759, il partagea avec Euler le prix proposé par l'Académie des sciences pour un *Mémoire sur la meilleure manière de procurer à l'assemblage des pièces d'un navire la solidité nécessaire pour résister à l'effort du roulis et du tangage.* Cette question avait été proposée en d'autres termes à deux reprises, en 1755 et en 1757, et deux fois le prix avait été adjugé, mais l'Académie n'avait pas jugé le sujet épuisé. Cette fois-là, elle ordonna l'impression immédiate du mémoire de Groignard pour l'usage des constructeurs. Aussi quand les États de Bretagne, en 1762,

donnèrent à Louis XV un vaisseau de 100 canons, ce fut lui qu'ils choisirent pour le construire. Nommé ingénieur-constructeur en chef, en 1765, lors de l'organisation du corps du génie maritime, il fut attaché de nouveau en cette qualité au port de Brest. La même année, il partagea avec Bourdé de Villehuet, officier de la Compagnie des Indes, le prix proposé par l'Académie de la marine *Sur l'arrimage des vaisseaux*. Après avoir travaillé encore pendant plusieurs années, tantôt pour le compte de l'État, tantôt pour celui de la Compagnie jusqu'à la dissolution de celle-ci, en 1770, il fut chargé, en 1773, de la construction des bassins de Toulon. Indépendamment de la hauteur presque uniforme des marées, le terrain de ce port, entrecoupé de sources abondantes, semblait présenter des obstacles insurmontables à l'établissement d'un bassin dont les fondations devaient être assises à 10 mètres au-dessous du niveau de la surface des mers. Groignard se chargea néanmoins de l'entreprise. Au lieu de faire une digue ou un batardeau pour isoler l'espace destiné au bassin, il se détermina à fonder dans l'eau même, afin de se préserver des infiltrations, au moyen d'un encaissement à sec qu'il coula avec un radeau sur le terrain où il devait reposer, et ce fut sur ce caisson qu'il construisit la forme. Le travail terminé en 1778, le *Souverain*, vaisseau de 74, y fut mis à sec en moins de temps et aussi facilement que dans les ports de l'Océan. Un million avait été promis à l'ingénieur qui serait parvenu à doter la marine d'un bassin à Toulon. Groignard se contenta de la création en sa faveur du titre d'ingénieur général de la marine, avec rang de capitaine de vaisseau et une pension de six mille livres réversible par moitié sur sa veuve. Louis XVI y ajouta, en 1780, la croix de chevalier de Saint-Louis, et des lettres de noblesse, avec cette légende : *Mare vidit et fugit*, la mer l'a vu et s'est retirée devant lui. Bien

que dispensé par ses nouvelles fonctions de l'exécution d'aucun travail spécial, Groignard, pour assimiler le bassin de Brest à celui de Toulon, le fit creuser de cinq pieds, et mit ainsi la forme d'Ollivier en état de recevoir tous les jours des vaisseaux de 74, et à toutes les marées ceux de 110. La cale couverte du port de Brest qu'il commença, en 1788, fut son dernier ouvrage : encore ne l'acheva-t-il pas. Deux ans auparavant, il s'était cassé la jambe à la suite d'une chute de voiture. La guérison fut très-lente. Groignard, voyant qu'il ne pourrait plus apporter dans ses diverses fonctions toute l'activité désirable, se démit de celle de directeur des constructions navales. Louis XVI, en acceptant sa démission, décida qu'il continuerait d'être porté sur les états de la marine, sous le titre de capitaine de vaisseau ingénieur général, et que son traitement serait de 25,400 livres. Malheureusement cette brillante position ne tarda pas à devenir précaire, et fut même plus d'une fois mise en question sous la Constituante et sous le Directoire. Ces tracasseries, qui tenaient uniquement à la parcimonie républicaine, abrégèrent l'existence de Groignard qui mourut, à Paris, en 1798. Il était de l'Académie royale de la marine depuis 1769. Homme d'action et de pratique avant tout, quoique savant théoricien, il a peu écrit sur son art. Son buste est au Musée maritime du port de Brest.

(*Essais de biographie maritime.*)

**GUÉPRATTE** (Charles), — astronome, né à Nancy, le 5 décembre 1777, fut admis à l'École Polytechnique en l'an VII, entra en 1799, par suite de la conscription, dans la 7e demi-brigade d'artillerie de marine, où un examen le fit recevoir sous-lieutenant. Ayant quitté le service militaire à la fin de 1800, il se livra à l'enseignement des mathématiques dans divers établissements d'éducation, suppléa gratuitement pendant deux ans le professeur d'hydrographie

Duval le Roy, que son âge avancé empêchait de faire son cours, le remplaça titulairement à sa mort en 1810, succéda à Maingon, la même année, comme directeur de l'Observatoire, fut reçu docteur ès sciences en 1811, et professa sur le vaisseau-école le *Tourville*, de 1812 à 1815. Il était membre de la Légion d'honneur et de plusieurs sociétés savantes. Il est mort, le 24 octobre 1857, en Lambézellec, commune limitrophe de Brest. On lui doit les ouvrages suivants, tous d'une utilité pratique, appréciés des marins, notamment le dernier où l'on trouve instantanément, tout faits et exacts, une foule de calculs auxquels ils doivent se livrer dans les diverses positions à la mer : *Traité élémentaire et complet d'arithmétique*, etc. Paris, 1809, in-12 ; — *Problèmes d'astronomie nautique et de navigation* (Pl.). La troisième édition a paru en 1839 et, en 1844, l'auteur a publié des *Additions ; — Abrégé des problèmes*, etc. Brest, Lefournier et Dépernis, 1847, grand in-8 ; — *Instructions sur le planisphère céleste*, Brest, *Id.*, 1826, in-8 ; — *Vade mecum du marin*, etc. Brest, J. B. et A. Lefournier, 1852, 2 vol. petit in-4.

(*Journal* l'Océan *du* 4 *novembre* 1857.—*Documents inédits.*)

**GUICHEN** (Luc-Urbain du Bouexic, comte de), — lieutenant-général des armées navales, né à Fougères (Ille-et-Vilaine), le 21 juin 1712, entra, en 1730, dans la marine, comme garde, fit en cette qualité diverses campagnes dans la Méditerranée, à Terre-Neuve et dans la Manche, fut nommé enseigne en 1735, et, après une campagne sur les côtes de Guinée et de Barbarie, embarqua, en 1739, sur la *Néréide*, en croisière aux îles du Vent. Chargé par son commandant Macnémara d'enlever un contrebandier, il s'en rendit maître à l'abordage avec deux canots, et fut grièvement blessé à la jambe. De 1741 à 1743, il fit encore diverses campagnes sur les côtes d'Espagne, de Bretagne, aux Açores et dans la Manche. Sorti, en 1744, du port de Boulogne pour

aller avec un corsaire reconnaître une frégate anglaise, il rencontra cinq bâtiments qui lui donnèrent la chasse, et ne leur échappa que grâce au jusant qui lui permit de rentrer à Boulogne. Nommé lieutenant de vaisseau, en 1746, et commandant de la *Galatée*, il parvint à faire sortir cette frégate du port de Gravelines, malgré les vases et les Anglais, se rendit au Havre et y prit un convoi qu'il conduisit heureusement à Brest. Chevalier de Saint-Louis et commandant de la *Sirène*, en 1748, il se rendit de conserve avec l'*Atalante* dans les parages de Saint-Domingue où il prit plusieurs corsaires anglais. Arrivées au port de la Paix, les deux frégates y furent attaquées par 5 vaisseaux anglais; mais, secondées par le feu de la place, elles repoussèrent l'ennemi. Guichen alla ensuite chercher au port Saint-Louis, sur la côte sud de Saint-Domingue, un convoi qu'il fit entrer à Brest. Dans l'intervalle des deux guerres de Sept ans, il fit trois nouvelles campagnes. En 1755, il participa, comme second du vaisseau l'*Opiniâtre*, à l'expédition de Du Bois de la Motte au Canada. L'année suivante, embarqué sur le *Héros*, commandant Beaussier de l'Isle, il fut fait capitaine de vaisseau pendant la campagne, et justifia par avance cette promotion, en prenant une part active à la lutte du *Héros* contre deux vaisseaux anglais. Devenu chef d'escadre, en 1776, Guichen fut appelé à commander une des divisions de la flotte du comte d'Orvilliers, et arbora son pavillon sur la *Ville-de-Paris* qui se distingua au combat d'Ouessant. Le comte du Chaffault, commandant de l'avant-garde, ayant été blessé dans cette affaire, Orvilliers donna à Guichen le commandement de cette escadre, dans la seconde sortie de l'armée, au mois d'août suivant. Nommé commandeur de Saint-Louis et peu après lieutenant-général, il prit part à la tentative de descente de la flotte franco-espagnole en Angleterre. En 1780, il fut chargé d'une es-

cadre portant 4,000 hommes de troupes et accompagnant un convoi à la Martinique. Sur le point d'atterrir, il rencontra la division du comte de Grasse qui vint se ranger sous ses ordres. Après une reconnaissance de Sainte-Lucie, il attendit Rodney arrivé récemment aux Antilles. Les deux amiraux en vinrent une première fois aux mains (17 avril), dans les eaux de la Dominique. Les forces étaient à peu près égales; une vingtaine de vaisseaux de part et d'autre. Après de très-belles manœuvres des deux armées, Rodney, qui avait le dessus du vent, cessa le feu et se retira pendant la nuit. Un mois plus tard (15 mai), il revint à la charge. Cette seconde bataille, livrée entre la Martinique et Sainte-Lucie, fut aussi peu décisive que la première. Une troisième affaire, engagée quatre jours après, fut encore sans résultats. Rodney ne réussit pas davantage à intercepter une escadre de 12 vaisseaux espagnols qui effectua sa jonction avec Guichen. Malheureusement le peu d'accord des deux amiraux, les incertitudes des Espagnols, et surtout une épidémie, paralysèrent les forces combinées. Guichen revint à Cadix se ranger sous les ordres du comte d'Estaing qui ramena la flotte à Brest. L'année suivante (1781), il repartit de ce port avec 18 vaisseaux pour aller, de concert avec D. Luis de Cordova, intercepter les convois anglais au détroit de Gibraltar. Le résultat de cette croisière fut encore négatif. Vers la fin de la même année, chargé avec 10 vaisseaux de couvrir un convoi et de rallier à Cadix la flotte espagnole, Guichen eut la douleur de ne pouvoir secourir ses bâtiments marchands qui, surpris par un temps de brume à 6 milles au vent des convoyeurs, furent pris ou coulés en partie par une escadre anglaise. On chassa celle-ci pendant deux jours sans l'atteindre, et un coup de vent étant survenu, on fut forcé de revenir à Brest. Guichen voulait se démettre de son commandement; mais Louis XVI n'accepta

pas sa démission. En conséquence, il sortit encore une fois, en 1782, pour établir avec D. Luis de Cordova une croisière dans le golfe de Gascogne. Les alliés avaient déjà pris 18 navires et avaient été rejoints par la division de La Motte-Picquet, quand on signala l'armée anglaise de la Manche, aux ordres de Derby; mais on la poursuivit sans l'atteindre. La flotte combinée se dirigea alors vers Gibraltar, pour concourir au siége de la place. Là encore, par suite de mésintelligences entre les alliés, elle ne fit rien qu'essuyer un coup de vent dans cette rade ouverte. L'amiral Howe en profita pour ravitailler Gibraltar, tout en évitant une bataille qu'on ne put le forcer d'accepter. L'affaire se borna à une canonnade à longue portée de quelques navires. La paix de 1783 mit fin à la carrière maritime de Guichen qui mourut, le 13 janvier 1790, à Morlaix, grand-croix de Saint-Louis et chevalier des Ordres. Ses deux fils étaient morts avant lui au service. Le nom de *Guichen* vient d'être donné à un aviso de seconde classe encore en chantier.

(*Biographie bretonne.*)

**GUITON** (Jean), — amiral et maire de la Rochelle, naquit dans cette ville, en 1585, d'une ancienne et honorable famille d'armateurs. Son aïeul, son oncle et son père avaient été successivement maires de la cité. Il navigua d'abord au commerce; mais, en 1621, la Rochelle s'étant insurgée, au nom de la cause protestante, contre Louis XIII, Guiton, nommé amiral de la flotte rochelaise composée de 16 navires, fut chargé de dégager la ville investie par terre et par mer. Après deux engagements avec la flotte royale supérieure en forces, il la surprit au moment où elle se radoubait devant le Brouage, s'empara à l'abordage de 2 navires, et, pour empêcher la sortie des 23 autres, coula 18 bâtiments à l'entrée du canal, malgré le feu de l'artillerie ennemie. Après s'être ravitaillé lui-même, il reprit la mer

avec 39 petits navires, et soutint, en 1622, un combat contre les 40 vaisseaux du duc de Guise ; cette fois il fut vaincu et obligé de se réfugier à Saint-Martin de Ré. La paix, qui venait d'être conclue quelques jours auparavant, le sauva probablement d'un désastre. 18 mois plus tard, Soubise ayant relevé l'étendard de la révolte, la Rochelle se joignit au chef calviniste, et confia de nouveau à Guiton le commandement de sa flotte. Mais le duc de Montmorency, amiral de France, ayant réuni 66 vaisseaux, tant français qu'anglais et hollandais, la lutte semblait impossible. Néanmoins Soubise et Guiton l'acceptèrent. Elle fut à leur désavantage. Une dizaine de vaisseaux furent pris. La *Vierge*, le plus puissant navire qu'on eût encore vu en France, armée de 80 canons de fonte verte, sauta entraînant ses quatre assaillants dans son désastre. Soubise et Guiton, avec 28 voiles qu'ils avaient ralliées, se retirèrent vers les côtes d'Angleterre. La Rochelle « rendue sans terre, sans îles, sans mer, sans soldats et sans vaisseaux, » fut encore sauvée par la paix de 1626. Mais Richelieu avait juré d'abattre la forteresse du protestantisme, la ville de sûreté qui bravait les édits royaux dans l'enceinte de ses remparts, et qui venait de se soulever pour la troisième fois, en 1627, à la voix de Buckingham. On s'occupa d'abord des Anglais qui furent battus à l'île de Ré. La Rochelle, abandonnée par eux, se vit assiégée par 40 mille hommes et isolée de la mer par une digue de 700 toises. Élu maire dans ces circonstances critiques, Guiton accepta, en jetant sur la table du conseil un poignard, — Guérin dit une paire de pistolets, — destiné au premier qui parlerait de se rendre. Il ne tint pas à lui qu'il n'observât sa parole. Une horrible famine décima les habitants de la malheureuse cité. Guiton, incapable de pitié comme de peur, fit pendre les plus séditieux partisans de la paix. « Pourvu qu'il reste un hommme pour fermer les

portes, disait-il, c'est assez. » Les Anglais, après avoir inutilement essayé de dégager la Rochelle, traitèrent avec Louis XIII. Alors seulement Guiton céda. D'abord exilé, il s'embarqua pour l'Angleterre. Richelieu ne tarda pas à le rappeler, et lui donna le commandement d'un vaisseau de guerre. Il paraît que Guiton contribua, en 1636, à reprendre les îles de Lérins sur les Espagnols. Ce qu'il y a de certain, c'est que, 8 ans plus tard, il se battait aux côtés de l'amiral Brezé à Orbitello. Depuis cette époque, on perd sa trace, ce qui donne lieu de croire que, s'il n'y périt point, du moins il ne reprit plus la mer. En 1841, le conseil municipal de la Rochelle a voté une statue à Guiton ; mais l'autorisation de l'ériger a été refusée par le gouvernement.

(*Mémoires de Pontis et de Bassompierre.* — *Histoire de la Rochelle par le P. Arcère.* — *Journal de Pierre Mervault.* — *Jean Guiton*, par P. L. Callot, 1847, in-8°.)

**GUYOT-DUCLOS** (Nicolas-Pierre), — capitaine de vaisseau et navigateur, né, le 14 septembre 1722, à Saint Malo, n'avait que 12 ans lorsqu'il fut embarqué, comme pilotin, sur la *Duchesse*, vaisseau de la Compagnie des Indes, destiné pour le Bengale. De 1737 à 1748, il fit en Chine, dans l'Inde, dans la Méditerranée, et sur les côtes d'Espagne et de Portugal jusqu'à huit campagnes, soit sur des navires de la Compagnie, soit sur des bâtiments particuliers, et pendant la guerre de 1744, soutint plusieurs combats qui eurent pour résultat un grand nombre de prises. Après la paix d'Aix-la-Chapelle, il continua ses voyages, au retour de l'un desquels il découvrit, en 1756, à 30 lieues E. de la Terre-des-États, une nouvelle île qu'il appela *Saint-Pierre*, et qui porte aujourd'hui le nom de Nouvelle-Géorgie. Pourvu, la même année, du brevet de lieutenant de frégate, et chargé d'une division de chaloupes canonnières stationnée aux Sables-d'Olonne pour protéger le commerce français, puis

chargé du commandement des canonnières du Saint-Laurent, il fit beaucoup de prises dans ses deux missions, comme dans ses courses sur le corsaire la *Victoire* de Saint-Malo. Capitaine de brûlot, en 1763, il prit le commandement de la frégate l'*Aigle*, montée par Bougainville, commandant de l'expédition chargée d'aller fonder une colonie aux Malouines. Les Espagnols, ayant réclamé l'Archipel comme une dépendance de leurs possessions d'Amérique, Bougainville eut ordre, trois ans plus tard, d'aller le leur remettre lui-même, et Louis XV lui confia dans ce but la frégate la *Boudeuse* et la flûte l'*Étoile*, la première commandée par Guyot-Duclos. Ce fut après avoir effectué cette remise que Bourgainville fit son voyage autour du monde, dans lequel Guyot-Duclos le seconda efficacement. Aussi, en témoignage de l'affection qu'il avait conçue pour lui, donna-t-il le nom de *Duclos* à une baie située à 7 lieues N.-N.-O. du cap Nord. Embarqué, en 1777, sur la *Belle-Poule*, Guyot-Duclos sauva cette frégate qui allait se perdre sur des brisants voisins des Açores, en la faisant passer entre entre l'île au Pic et celle de Fayol. Promu chevalier de Saint-Louis la même année, en récompense de ce sauvetage, Guyot-Duclos fut nommé, pendant la guerre d'Amérique, au commandement du vaisseau rasé le *Flamand*, chargé de porter des troupes et des munitions à l'île de France. Il remplit dans cette colonie les fonctions de capitaine de port, et, à son retour en France, obtint le brevet de lieutenant de vaisseau. Louis XVI, informé de l'insuffisante récompense qu'avaient obtenue ses longs services, lui conféra, en 1791, le grade de capitaine de vaisseau, et le nomma, malgré son âge avancé, au commandement du vaisseau l'*America*, faisant partie de l'expédition de Saint-Domingue. Ce brave marin est mort à Saint-Servan, le 10 mars 1794.

(*Biographie bretonne*. — Cunat, *Saint-Malo, illustré par ses marins*. Saint-Malo, 1857, in-8°.)

# H

**HAMELIN** (Jacques-Félix-Emmanuel, baron), — contre-amiral, naquit à Honfleur, le 13 octobre 1768, d'un pharmacien, débuta dans la carrière, en 1786, navigua alternativement sur des bâtiments du commerce et de l'État jusqu'en 1792, époque où il fut attaché à la marine militaire comme enseigne de vaisseau, et fit, avec des chances diverses, mais toujours honorablement, diverses campagnes. C'est ainsi qu'il assista aux opérations dirigées contre Oneille, Cagliari et Nice; prit part, sur la *Proserpine*, aux trois journées de prairial; participa, comme lieutenant de vaisseau, à la prise du *Berwick* par la *Minerve*, engagement où il fut blessé, et à la bataille du cap Nolis; accompagna Richery dans son expédition de Terre-Neuve, fit la campagne d'Irlande, comme capitaine de frégate, avec Morard de Galle, et enfin commanda la *Précieuse* sous Bruix. En 1800, il partit avec le commandant Baudin pour un voyage d'exploration au S. de l'Australie. En 1802, le *Naturaliste*, qu'il commandait, revint en France. Hamelin, nommé capitaine de vaisseau l'année suivante, se rendit au Havre pour diriger une des quatre grandes divisions de la flottille, préserva ce port d'un bombardement et conduisit heureusement à Boulogne, dans 18 voyages, exécutés sous le feu de l'ennemi, les 809 bâtiments dont se composait sa division. L'habileté et l'intrépidité dont il avait fait preuve dans ces circonstances lui valurent d'être choisi pour diriger les signaux, puis pour commander l'aile gauche de l'armée de débarquement. En 1806, Napoléon, ayant renoncé à envahir l'Angleterre, confia à Hamelin le commandement de la *Vénus*, bloquée au

Havre par une forte croisière anglaise. Celui-ci n'en sortit pas moins de la rade de la Seine, avec la *Junon*, et gagna Cherbourg, puis l'île de France, se signalant en route et plus tard dans sa croisière des mers de l'Inde par diverses captures. Lors du glorieux combat du Grand-Port, Hamelin, au premier bruit du canon, sortit du Port-Napoléon, avec 3 frégates et 1 brick, pour se porter sur le théâtre du combat, et la vue de sa division fit capituler la frégate anglaise l'*Iphigénie*. Un mois après, la *Vénus*, sortie avec le brick le *Victor* pour joindre le *Ceylan*, frégate anglaise, s'en empara, malgré des avaries graves dans sa mâture ; mais, attaquée le même jour par une seconde frégate, la *Boadicée*, que secondaient 2 corvettes, elle fut obligée d'amener après un combat acharné de trois quarts d'heure. A son retour en France, Hamelin fut fait commandeur de la Légion d'honneur, baron de l'Empire, contre-amiral, et enfin nommé successivement au commandement d'une division de l'escadre de l'Escaut, et au commandement en chef de l'escadre de Brest. Appelé, sous la Restauration, à commander une division destinée à seconder l'armée de terre pendant la guerre d'Espagne, en 1823, il fut contraint, par l'état de sa santé, de résigner son commandement dès le début des opérations navales. Lorsqu'il mourut à Paris, le 23 avril 1839, il était, depuis 7 ans, directeur général du dépôt de cartes et plans de la marine, et de plus président de la commission supérieure pour le perfectionnement de l'enseignement à l'École navale, grand officier de la Légion d'honneur et chevalier de Saint-Louis.

(*Voyage aux terres australes*, de Péron, etc., etc.)

**HAMELIN** (Ferdinand-Alphonse), — amiral, ministre de la marine, sénateur et grand chancelier de la Légion d'honneur, neveu du précédent, naquit à Pont-l'Évêque (Calvados), le 2 septembre 1796, d'un percepteur, et commença

son apprentissage de la mer en s'embarquant comme mousse, en 1806, sur la *Vénus*, commandée par son oncle. Aspirant, en 1808, il prit part, en 1810, au combat du Grand-Port. Fait prisonnier avec son chef, lors du combat de la *Vénus* contre la *Boudicée*, il devint, à son retour, en 1811, aspirant de première classe, enseigne l'année suivante, suivit le contre-amiral Hamelin dans les escadres de l'Escaut et de Brest, assista aux dernières luttes maritimes de l'Empire, et embarqué, en 1814, sur la *Terpsichore*, fut pris pour la seconde fois, lors du combat de cette frégate contre le *Majestic*. Bientôt rendu à la liberté, il obtint, en 1817, le commandement de la gabarre la *Cauchoise*, attachée à la station du Levant, ce qui lui valut, en 1821, le grade de lieutenant de vaisseau et la croix de chevalier de la Légion d'honneur. Il fit partie, en 1823, de la croisière de Cadix, en 1825, de l'escadre d'évolutions commandée par le contre-amiral Jurien, et fut nommé, à son retour, chevalier de Saint-Louis. Envoyé, en 1826, dans les mers du Levant comme commandant de la gabarre la *Lamproie*, il contribua puissamment à purger l'Archipel des nombreux pirates qui l'infestaient, et, en récompense, fut nommé capitaine de frégate, en 1828. En 1830, ayant obtenu de faire partie de l'expédition d'Alger, il y commanda le brick l'*Actéon*, qui contribua au bombardement de Sidi-Ferruch et aux expéditions de Bône et de Tripoli. De 1832 à 1835, il commanda la corvette la *Favorite*, dans la station du Brésil et des mers du Sud. Capitaine de vaisseau, en 1836, il commanda le *Triton* dans l'escadre de la Méditerranée sous Lalande, et l'*Iéna*, puis l'*Océan*, comme capitaine de pavillon du vice-amiral Hugon. Contre-amiral, en 1842, il alla prendre, en 1844, le commandement de la subdivision navale de nos possessions récentes d'Océanie, y régla l'indemnité Pritchard, et maintint le protectorat de la France à Taïti. A son retour,

en 1848, il fut nommé membre du Conseil d'amirauté, le 7 juillet de la même année, vice-amiral, puis membre du conseil de perfectionnement de l'École Polytechnique, inspecteur général des arrondissements maritimes de Rochefort et de Toulon, enfin préfet de Toulon en 1849. C'est en cette qualité qu'il présida aux préparatifs de l'expédition de Rome ce qui lui valut la croix de grand officier de la Légion d'honneur. Appelé, en 1853, au commandement en chef de l'escadre de la Méditerranée, il la joignit, en juillet, au mouillage de Besika, franchit les Dardanelles en octobre, enfin, le 14 novembre, mouilla en rade de Beikos, à l'entrée de la mer Noire. La flotte anglaise du vice-amiral Dundas l'y ayant rejoint, les deux armées navales allèrent déployer leurs pavillons sur la côte septentrionale d'Anatolie et jusqu'aux abords de Sébastopol pour répondre au défi porté par la Russie, lors du désastre de Sinope. Dans le courant d'avril 1854, une frégate anglaise, portant pavillon parlementaire, ayant été accueillie à Odessa à coups de canon, une division de huit frégates alliées bombarda et détruisit le port militaire. Cinq jours plus tard (25 avril), les escadres se dirigèrent vers la Crimée ; mais la flotte russe s'obstinant à ne pas sortir de Sébastopol, et les amiraux n'étant pas en mesure de forcer le port, ils envoyèrent une escadre à vapeur, aux ordres du contre-amiral Lyons, pour détruire les établissements russes du littoral caucasien. Le 4 septembre, la flotte combinée repartit de Varna, portant l'armée de débarquement. L'amiral français présida avec une rare précision au départ des troupes, ainsi qu'à leur débarquement qui eut lieu, les 14 et 15 septembre, sur la plage du Vieux-Fort, dans la baie d'Eupatoria, au nord de Sébastopol, sans que les Russes y missent obstacle. Ceux-ci, après la bataille de l'Alma, ayant obstrué l'entrée de leur port, en y coulant cinq vaisseaux et deux frégates, le plan d'attaque fut changé,

et ce fut l'armée de terre qui, tournant Sébastopol par le sud, eut la principale gloire du siége. Le bombardement du 17 octobre, surtout celui des vaisseaux, ne pouvait qu'être sans résultat, attendu que l'encombrement de la passe ne permettait aux amiraux qu'une diversion peu efficace. Vinrent ensuite : l'ouragan du 14 novembre qui occasionna tant de sinistres à Eupatoria, le cruel hiver de 1854, et le choléra qui décima de nouveau les troupes de terre et de mer. En dépit de tous ces fléaux, Hamelin ne cessa de s'occuper avec sollicitude du ravitaillement de l'armée. Aussi, en décembre 1854, l'Empereur, pour récompenser ses longs services, l'éleva à la dignité d'amiral, le rappela en France, et au mois d'avril 1855, lui confia le portefeuille de la marine. Le premier acte de son ministère fut de décider qu'on ne ferait plus de navires de guerre à voiles. Bientôt la part que prirent nos batteries flottantes blindées à la prise de Kimburn lui montra la voie nouvelle dans laquelle il fallait entrer, et il ordonna la mise en chantier de la *Gloire*, première de nos frégates cuirassées. Après la guerre de Crimée, Hamelin dut encore faire face aux exigences diverses qu'entraînèrent successivement la guerre d'Italie, et les expéditions de Chine et de Cochinchine. On lui doit enfin d'excellentes améliorations et réformes administratives, entre autres, la création des grades de mécaniciens principaux et de mécanicien en chef, puis l'institution des postes sémaphoriques. Enfin il a promulgué le Code de justice maritime de 1858. A sa sortie du ministère en 1860, il devint grand chancelier de la Légion d'honneur, dont il portait le grand cordon depuis 1856. C'était le premier marin appelé à cette haute dignité. Il est mort à Paris, le 16 janvier 1864, et ses restes sont aux Invalides.

(*Moniteur universel* du 20 janvier 1864.— L'*amiral Hamelin*, (s. n.) brochure in-8° de 99 p., Librairie Dumaine, 1865.)

**HAUSSEZ** (Charles **LEMERCHER DE LONGPRÉ**, baron d'), — ministre de la marine, naquit le 20 octobre 1778, à Neufchatel, en Normandie, et appartenait à la noblesse de robe. Dès l'âge de 18 ans, il s'associa aux entreprises royalistes de son département. Signalé à la police du Directoire, il se vit contraint de fuir, et ne reparut qu'en 1804. Compromis de nouveau dans l'affaire Cadoudal, comme ayant favorisé le débarquement des conjurés sur la côte de Béville, il fut remis en liberté, faute de preuves suffisantes, mais soumis à la surveillance. Il reconnut cependant l'Empereur qui lui donna, dès 1805, le titre de baron et la mairie de Neufchatel; mais il fit éclater de nouveau son zèle pour les Bourbons pendant les Cent-jours. Député de la Seine-Inférieure en 1815, et successivement préfet des Landes, du Gard, de l'Isère et de la Gironde, conseiller d'État, en 1826, député des Landes l'année suivante, il accepta le 23 août 1829, dans le ministère Polignac, le portefeuille de la marine. Son entrée au conseil fut signalée par la vigueur et l'intelligence avec lesquelles il organisa les immenses préparatifs de l'expédition d'Alger. En moins de trois mois, il arma 100 bâtiments de guerre et 400 transports. Il ne fut pas moins énergique vis-à-vis de l'Angleterre. Sur les instigations de celle-ci, la Porte ayant envoyé à Alger un pacha chargé de saisir le dey, de le faire étrangler, et d'offrir satisfaction à la France, pour empêcher une conquête devant laquelle lord Exmouth avait reculé en 1817, d'Haussez, averti à temps, ordonna à la croisière française d'interdire à l'envoyé de Mahmoud l'entrée du port. La frégate que montait cet envoyé ayant rencontré un petit bâtiment commandé par l'enseigne Debruel, cet officier déclara qu'il ne la laisserait passer qu'après s'être fait couler bas. Tahir-Pacha n'osa poursuivre sa route, fut joint par la flotte française, et envoyé à Toulon où on le retint jusqu'au jour où l'on apprit que l'expédition

avait atteint son but. Après la révolution de 1830, Haussez gagna l'Angleterre, et parcourut successivement l'Italie, la Suisse et l'Allemagne. L'amnistie de 1839 lui ayant rouvert les portes de la France, il revint dans son département natal, où il est mort le 10 novembre, au château de Saint-Saens, près de Neufchatel. On lui doit plusieurs écrits administratifs, et des souvenirs de ses voyages.

(J.-B. Mathon, *Notice biog. et bibliog.* dans l'*Annuaire des cinq départements de l'ancienne Normandie pour* 1855 et dans l'*Écho de la vallée du Bray du* 18 *novembre* 1854.)

**HOSTE** (Le P. Paul), — jésuite et mathématicien, né, en 1652, à Pont-de-Veyle (Ain), fut admis, à 17 ans, dans la Compagnie de Jésus, et enseigna d'abord les mathématiques dans plusieurs colléges de son ordre. Ses goûts l'ayant porté à l'étude spéciale des sciences appliquées à la navigation, il obtint, par l'entreprise du duc de Mortemart, d'être nommé chapelain des maréchaux d'Estrées et Tourville qu'il suivit, pendant 12 ans, dans leurs diverses expéditions. Lorsqu'il mourut à Toulon, le 23 février 1700, il était professeur des gardes de la marine. Il a composé les ouvrages suivants dus, en très-grande partie, à Tourville : *Traité des évolutions navales,* 1681, in-f° ; — *Traité des signaux et évolutions navales*, Toulon 1696, in-4°, avec 32 pl. coloriées ; — *Architecture navale*, etc. — Les manuscrits de ces trois ouvrages existent à la bibliothèque du dépôt général des cartes et plans de la marine à Paris ; — *L'art des armes navales* (Pl.). Lyon, 1697 et 1727, in-f° ; — c'est un troisième traité sur les évolutions avec application à la bataille de Lépante et à celles du règne de Louis XIV ; — *Théorie de la construction des vaisseaux.* Lyon, 1697, in-f°, ouvrage pour lequel il se trouve en désaccord avec Tourville. Les deux adversaires, ne pouvant s'entendre, convinrent de faire construire chacun un vaisseau sur ses propres plans. Le résultat de cette lutte fut

défavorable au P. Hoste qui s'empressa de reconnaître la suprématie du grand maréchal; — *Observation de l'éclipse de soleil du 12 juillet 1684, faite à Lyon dans le grand collége des Jésuites;* — *Recueil des traités de mathématique* (*sic*) *qui peuvent être nécessaires à un gentilhomme pour servir par terre et par mer.*

(*Mémoires de Trévoux.* — *Journal des Savants.*)

**HUBAC** (Laurent), — constructeur de vaisseaux, né à Brest (Recouvrance) vers 1607, dirigea, avec le titre de *maistre de la charpenterie du roy*, la construction des vaisseaux qui furent faits dans le port de Brest sous Richelieu, Mazarin et Colbert. Ces trois ministres faisaient un très-grand cas de lui. Il mourut à Brest le 14 juin 1682.

**HUBAC** (Etienne), — fils du précédent et constructeur de vaisseaux comme lui, naquit à Brest le 3 mai 1648. Il étudiait au collége des Jésuites de Quimper, lorsque Colbert de Terron, passant dans cette ville, et remarquant sa physionomie spirituelle, jugea qu'il valait mieux faire de lui un bon maître charpentier qu'un juge au village comme le projetait son père. Il le fit donc reprendre par ce dernier, et le recommanda à son cousin le ministre qui, après que le jeune Etienne eut travaillé un an avec son père, lui fit apprendre le dessin et l'envoya successivement en Hollande et en Angleterre pour qu'il y étudiât les diverses méthodes de construction des vaisseaux. Colbert n'eut pas à se repentir de sa protection. Quelque habile que fût Laurent Hubac, il fut surpassé par son fils. C'est en effet à Étienne Hubac et à Blaise Pangolo, mais principalement au premier que revient l'honneur d'avoir dressé les plans de tous les vaisseaux mis en chantier à Brest pendant le règne de Louis XIV. Membre avec Tourville, Chateaurenault, Bernard Renau, Coëtlogon et les autres officiers généraux de la marine, le plus justement considérés, du conseil de construc-

tion établi à Brest, il a consigné dans le registre des délibérations de ce conseil des observations presque toujours accueillies et attestant sa connaissance approfondie de son art. Il était chef des constructions navales au port de Brest lorsqu'il y mourut le 12 février 1726.

(*Documents particuliers. — Histoire de la ville et du port de Brest*, par P. Levot.)

**HUBAC** (Louis-Joseph), — sculpteur, né à Toulon, en 1776, était fils d'un officier de marine. Il n'avait que 16 ans lorsque, combattant, comme novice, près de son père, sur la frégate la *Sibylle*, il le vit mortellement frappé, à ses côtés, par un boulet. Aspirant, sur le vaisseau l'*Orient*, il sauta avec lui à Aboukir. Ces débuts ne purent que contribuer à le ramener vers la profession du sculpteur pour laquelle il avait, dès son enfance, montré de la vocation. Entré, à 20 ans, dans l'atelier de sculpture du port de Toulon, il se plaça tout d'abord au premier rang parmi les élèves de cet atelier, au-dessus même des dessinateurs, et parvint au grade de maître sculpteur. Employé successivement à Toulon, Venise, Lorient, puis encore à Toulon, il exécuta dans ce dernier port (1806) les grandes figures de l'un des termes du vaisseau le *Commerce de Paris*, devenu plus tard vaisseau de l'École Navale, sous le nom de *Borda* et aujourd'hui vaisseau-école des mécaniciens sous celui de *Vulcain*. A Venise, où il devait travailler à la sculpture des vaisseaux, il s'adonna à celle du marbre, et son bas-relief d'Hébé présentant le nectar à Jupiter sous la forme d'un aigle reçut des encouragements de Canova. Après l'évacuation de l'Italie, en 1814, il rentra à l'atelier de Toulon, passa ensuite comme maître sculpteur à Lorient, et revint peu après à Toulon où il servit, comme maître adjoint, jusqu'à sa mort, qui eut lieu le 13 mars 1830. Dans l'impossibilité d'énumérer ici tous ses travaux, nous nous bornerons à citer les sui-

vants, recommandables par l'expression et la correction : un buste en bronze de Moréri, qu'il coula lui-même pour la ville de Bargemont, patrie de l'auteur du grand dictionnaire historique ; le buste en marbre du Janus à deux faces qui surmonte l'obélisque de la fontaine du port à Toulon ; un buste de la Paix dont il avait fait hommage à la Société académique du Var ; un grand nombre de bustes ou statues, soit en bois, soit en pierre, pour les églises de Toulon et des environs ; des portraits en buste ; enfin 2 modèles en terre, l'un de Duguay-Trouin, l'autre du vice-amiral Ganteaume, qui devaient être exécutés en marbre et faire partie d'une collection de statues de marins célèbres dont M. Tupinier avait eu l'idée de décorer le Musée naval de Paris. Hubac avait, en outre, restauré les cariatides de l'hôtel de ville de Toulon, et, en exécutant ce travail avec délicatesse, il montra pour ces chefs-d'œuvre un respect qui fait honneur à son jugement.

(*Bulletin de la Société des sciences, belles-lettres et arts du département du Var*, 1860-1861, in-8°.)

**HUBERT** (Jean-Baptiste), — directeur des constructions navales, né, le 1er mai 1781, à Chauny (Aisne), d'un éclusier, fut d'abord placé en apprentissage chez un horloger, puis entra à l'École centrale de Soissons, et, à 16 ans et demi, à l'École Polytechnique, n'ayant dû pour ainsi dire sa première instruction qu'à lui-même. A sa sortie, en 1799, il fut attaché au port de Rochefort où, pendant une carrière de 54 ans, il a conquis tous ses grades. Travaillant habituellement près de 18 heures par jour, il imagina quantité de machines propres à perfectionner et à simplifier le travail des ouvriers. Les principales sont : une machine à tourner les vis de pointage de caronade, en fer ; celle à mortaiser les caisses de poulies ; celle à encastrer les dés de rias de poulie, en cuivre ; une machine à tourner les gour-

nables coniques; le crible de projection, pour obtenir l'égale tension de fils de carets dans les torons; enfin la machine à filer le fil de caret, qu'Hubert appelait sa fileuse sur place. Il a particulièrement fait ressortir les avantages de l'emploi de la vapeur dans les constructions navales, et c'est à lui qu'on doit les premières améliorations apportées aux bâtiments à vapeur construits depuis le *Sphinx*. Il est mort en septembre 1845 à Rochefort.

(Annales maritimes de 1846, *Notice nécrologique de MM. Lescure et Nozereau.*)

**HUGON** (Gaud-Amable, baron), — vice-amiral et sénateur, né à Granville (Manche), le 31 janvier 1783, s'engagea, à l'âge de 12 ans, sur un bâtiment de l'État, y servit en qualité de mousse et de novice, et fut pris par les Anglais qui le gardèrent pendant 14 mois. Aspirant, en 1798, enseigne, en 1805, de nouveau prisonnier à la suite d'un combat de 4 heures soutenu contre des forces supérieures, lieutenant de vaisseau, en 1810, capitaine de frégate en 1819, il ne prit qu'une part secondaire aux événements maritimes de la République et de l'Europe; mais, sous la seconde restauration, il contribua à la réorganisation de la marine. En 1825, il fut nommé capitaine de vaisseau, et appelé, l'année suivante, au commandement de l'île de Gorée. En 1827, il se signala à la bataille de Navarin où, commandant l'*Armide*, il coula à fond la frégate turque *Lisagnan*, et, par ses manœuvres brillantes, excita l'admiration et les applaudissements des Anglais. Aussi, lors de l'expédition d'Alger, fut-il chargé de la direction générale des 500 transports qui accompagnaient les navires de guerre. Il mérita les éloges de Duperré pour les services qu'il rendit lors du débarquement. Nommé contre-amiral, en 1831, il reçut le commandement de l'escadre de Toulon destinée à former la station du Levant, et rendit d'importants services au commerce européen en

purgeant l'archipel des pirates qui infestaient ces parages. En 1840, il commanda l'escadre envoyée dans les eaux de Constantinople pour contre-balancer l'influence de l'Angleterre et de la Russie, et à la suite de cette expédition, il reçut le brevet de vice-amiral. Employé depuis à des travaux d'organisation intérieure, il devint successivement membre du conseil d'amirauté, et vice-président de la commission supérieure instituée pour examiner les questions relatives à la construction, l'organisation et l'armement des bateaux à vapeur. Admis dans le cadre de réserve et grand-croix de la Légion d'honneur, en 1851, puis sénateur, en 1852, il est mort à Paris, le 1er décembre 1862.

**HUON DE KERMADEC** (Vincent), — capitaine de vaisseau, né le 26 juillet 1671, à Rennes, d'une ancienne et noble famille de Bretagne, originaire des environs de Landerneau, fut reçu garde en 1687, prit part sur le *Prince*, commandant Bellefontaine, au combat de Bantry-Bay, au début de la guerre de la ligne d'Augsbourg ; sur le *Sérieux*, à la bataille de Beachy-head, et opéra sous le comte d'Estrées la descente de Teignmouth. Fait enseigne de vaisseau à cette occasion, et embarqué sur le *Vermandois*, capitaine Vaudricourt, il se trouva encore à la bataille de la Hougue, aux siéges de Roses, Palamos et Barcelone, et au coup de main du cap Saint-Vincent. En 1697, il faisait partie de l'état-major de Pointis sur le vaisseau le *Sceptre* avec 2 de ses frères qui furent tués à l'assaut de Carthagène. Plus heureux, il entra le premier dans la place, à la tête d'une compagnie de grenadiers. Pendant la guerre de la succession d'Espagne, devenu lieutenant de vaisseau, il prit part à la bataille de Velez-Malaga, ainsi qu'aux siéges de Gibraltar et de Nice. Parti de Cadix, en 1707, pour les Antilles, il y fit, sous les ordres de M. d'Orogne, commandant de l'*Apollon*, une campagne de 3 ans. Depuis lors jusqu'en 1728, il devient im-

possible de constater ses services. A cette époque de décadence maritime, les archives du ministère, très-incomplètes, nous apprennent seulement qu'il fut créé chevalier de Saint-Louis, en 1718. Dix ans plus tard, nous le retrouvons lieutenant en pied sur le *Grafton*, escadre de M. de Vienne, au bombardement de Tripoli, puis capitaine de vaisseau en 1731, et embarqué sur la *Gloire* dans l'escadre de M. de la Luzerne, qui fut envoyé, en 1733, au secours du roi de Pologne Stanislas assiégé par les Russes dans Dantzig. Enfin, après 59 ans de services, Huon mourut à Brest le 9 août 1746, laissant dans la marine trois fils dont le plus jeune fait le sujet de l'article suivant.

**HUON DE KERMADEC** (François-Pierre), — chef d'escadre, né vers 1726, garde de la marine en 1745, et embarqué sur la *Panthère*, commandant Le Borgne de Kéruzoret, fut fait prisonnier dès sa première campagne, après un combat de trois heures, contre un vaisseau de 60 canons. Echangé peu de mois après, et attaché, en 1747, à l'escadre de M. de Conflans, il combattit à la côte de Saint-Domingue contre une escadre anglaise. Il passa ensuite sur le *Tonnant* faisant partie de la division Létanduère. Dans l'engagement du 14 mai, il eut le bras gauche cassé, ce qui lui valut le grade d'enseigne. Huit ans plus tard, il était embarqué sur le *Dauphin-Royal*, dans l'escadre de M. Du Bois de la Motte. Lieutenant de vaisseau, en 1756, il montait, en 1759, le *Magnifique*, commandant Bigot de Morogues, à la bataille de Quibéron. Chevalier de Saint-Louis, en 1760, capitaine de frégate, en 1771, capitaine de vaisseau, l'année suivante, le chevalier Huon commandait, en 1774, la frégate la *Diligente*, en croisière à Saint-Domingue. Capitaine de pavillon sur le vaisseau la *Couronne* monté par le lieutenant-général du Chaffault, dans l'armée du comte d'Orvilliers, il fut blessé à la bataille d'Ouessant. Après une campagne à Cadix, où il

commandait le vaisseau le *Bien-Aimé*, et pendant laquelle il fut nommé brigadier des armées navales, il fut obligé, par suite de sa mauvaise santé, de quitter le service, avec les provisions de chef d'escadre. Il mourut peu après, à Brest, le 15 mai 1787.

**HUON DE KERMADEC** (Jean-Marie), — capitaine de vaisseau, neveu du précédent, né à Brest, le 15 août 1747, fut nommé page du roi, en 1762, garde en 1766, enseigne en 1773. Embarqué en cette qualité sur l'*Étourdie*, corvette commandée par M. de Montbas, et faisant partie de la division envoyée par M. de Bouillé contre la Dominique, il participa à la prise de cette colonie, le 11 septembre 1777. Lieutenant de vaisseau, en 1779, il retourna aux Antilles sur l'*Annibal*, commandant Trémigon, dans l'escadre du comte de Guichen, et au combat livré, le 17 avril, à l'amiral Rodney dans la baie de San-Yago, il reçut un coup de feu à la cuisse. Créé chevalier de Saint-Louis au commencement de 1783, il prit le commandement de la *Subtile*, rallia le bailli de Suffren devant Ceylan et prit part aux combats de Trinquemalé et de Goudelour. Désigné par le bailli pour porter en France la nouvelle de ces victoires, il apprit, en débarquant à Lorient, que la paix de Versailles venait d'être signée, et, plus pressé de revoir sa famille que la cour, il déposa ses dépêches à la poste au lieu de se rendre avec elles à Versailles. Capitaine de vaisseau, en 1792, il fut rayé des listes pour avoir refusé de prêter serment à la République. Incarcéré, comme noble, au chateau de Brest, il ne recouvra la liberté qu'après le 9 thermidor et mourut peu après (31 mai 1796) à sa terre du Tromeur près Brest.

**HUON DE KERMADEC** (Jean-Michel), — capitaine de vaisseau, frère du précédent, né à Brest, le 12 septembre 1748, fut reçu, comme lui, page en 1762, et garde

en 1766. Embarqué, comme enseigne, sur la *Sensible*, commandant Bernard de Marigny, il assista à la bataille d'Ouessant avec son oncle *François-Pierre*. Lieutenant de vaisseau, l'année suivante, et embarqué sur le *Diadème*, commandé par M. de Dampierre, et faisant partie de l'escadre de La Motte-Picquet, il prit part, après la jonction de cette escadre à celle du comte d'Estaing, au combat et à la prise de la Grenade, au siége de Savannah, enfin aux combats des 20 et 21 mars 1780 livrés par La Motte-Picquet à Hyde-Parker. Reçu chevalier de Saint-Louis, à son retour de Saint-Domingue en 1781, il partit en 1785, avec le grade de major de vaisseau, sur la *Résolution*, commandant Entrecasteaux, et fit la belle campagne d'Inde en Chine, à contre mousson. A son retour, en 1789, il lut à l'Académie royale de la marine, dont il était membre, le journal de son voyage. Nommé, en 1791, commandant de l'*Espérance*, dans l'expédition d'Entrecasteaux envoyée à la recherche de Lapérouse, avec le grade de capitaine de vaisseau, il prit une part active aux travaux de la campagne, ainsi que le témoignent le nom de *Huon* donné à des îlots au N. de la Nouvelle-Calédonie et à une baie de la Nouvelle-Guinée, et celui de *Kermadec* imposé à un archipel au N. de la Nouvelle-Zélande ; mais, épuisé par les fatigues, il mourut, le 6 mars 1793, dans le havre de Balade, à la Nouvelle-Calédonie, deux mois avant Entrecasteaux. On l'inhuma dans la petite île de Pudyona, sans aucun signe extérieur qui indiquât sa tombe, de peur que les naturels ne fussent tentés d'exhumer ses restes pour les dévorer. Un demi-siècle plus tard, en 1845, à la demande des missionnaires de l'Océanie, les marins de l'*Héroïne* et les sauvages convertis ont planté une croix dans l'île où il repose. Quant à la République, elle l'avait destitué par décret de l'an II.

(*Biographie bretonne.*)

**HYDE DE NEUVILLE** (JEAN-GUILLAUME, BARON), — ministre de la marine, né le 24 janvier 1776, à la Charité-sur-Loire (Nièvre), d'une famille d'origine anglaise, annonça, dès l'âge de 16 ans, ses opinions royalistes en servant d'escorte au défenseur de Louis XVI, Malesherbes. Il s'affilia, en 1797, au club de la rue de Clichy, fit plusieurs voyages en Angleterre où il devint un des principaux agents de l'émigration, et proposa à Bonaparte, dans une entrevue au palais du Luxembourg, de rétablir la maison de Bourbon sur le trône. Impliqué, mais à tort, dans l'odieux complot de la machine infernale, il partit pour l'Amérique, en 1805, et fit à New-York la connaissance du général Moreau dont il publia un éloge historique quand il apprit sa mort. Rentré en France, en 1814, il suivit Louis XVIII à Gand pendant les Cent-jours, fut nommé député de la Nièvre à la seconde Restauration, puis ministre de France aux États-Unis jusqu'en 1822, et à son retour, continua de montrer à la Chambre un royalisme ardent, tout en faisant preuve, en maintes occasions, de libéralisme. A la chute du ministère Villèle, il reçut le portefeuille de la marine dans le ministère Martignac. Pendant son administration, qui dura du 8 mars 1828 au 8 août 1829, il améliora le système colonial de la France, poursuivit avec vigueur l'exécution des mesures adoptées contre les négriers, et prit une part active à l'émancipation de la Grèce. Renversé par le ministère Polignac, il vécut dans la retraite à partir de 1830. Il est mort à Paris, le 28 août 1857.

# I

**IBERVILLE** (LEMOYNE D'), —capitaine de vaisseau, gouverneur de la Louisiane, né à Montréal (Canada), en 1642,

était fils de Lemoyne de Longueil, qui s'était établi en 1640 dans la Nouvelle-France, et qui, ayant été anobli en 1668, pour prix de ses services, prit le nom d'une terre voisine de Dieppe, qu'il rappela dans une de ses propriétés, près de Montréal. Les dix frères d'Iberville, qui, tous, prirent part avec lui, ou séparément, aux événements dont le Canada fut le théâtre, portaient chacun un nom distinctif ajouté au nom commun de Lemoyne, et tiré, comme celui d'Iberville, de terres situées en Normandie. Iberville s'était fait depuis son plus jeune âge une grande réputation de bravoure et de capacité comme marin et comme soldat, quand il fut choisi, en 1686, avec deux de ses frères, pour commander sous les ordres supérieurs du chevalier de Troyes, un petit corps d'armée chargé d'expulser les Anglais de leurs établissements de la baie d'Hudson. L'expédition eut un plein succès. Après la ligue d'Augsbourg, les Anglais voulurent reconquérir la baie d'Hudson. Iberville les repoussa de nouveau, et vint en France demander des secours au gouvernement. Il en repartit, en 1692, avec le grade de capitaine de frégate, et l'ordre de prendre à Québec le commandement de la frégate le *Poli*, avec laquelle, aidé de la *Salamandre*, commandant Lemoyne de Sérigny, il reprit aux Anglais le fort Bourbon ou Nelson. Repassé en France, en 1695, il ramena l'*Envieux* et le *Profond* qui lui donnèrent le moyen de prendre le fort de Pemkhuit et de capturer un vaisseau anglais, puis il se porta avec Brouillan, commandant des postes français de Terre-Neuve, à Saint-Jean, capitale des établissements anglais dans la grande île, et s'en empara; mais, forcé par les ordres de son gouvernement de renoncer à la conquête de Terre-Neuve pour entreprendre celle du fort de Nelson que les Anglais avaient repris, il se présenta devant cette place avec un seul navire, le *Pélican*. Le lendemain (5 septembre 1697), il reconnut, à 3 lieues sous

le vent, 3 vaisseaux anglais qui manœuvraient pour entrer dans la baie. C'est alors que se livra l'un des plus beaux combats de nos annales maritimes. Certain d'être attaqué au mouillage, Iberville préféra aller au-devant de l'ennemi, et avec ses 50 canons, il prit une frégate de 32, coula un vaisseau de 52, et mit en fuite le troisième bâtiment qui était aussi une frégate de 32 canons. Chassé le lendemain de son mouillage par une tempête, il sombra à l'entrée de la rivière Sainte-Thérèse, mais, heureusement pour lui, il retrouva en même temps 3 de ses navires qui avaient été séparés de lui par les brumes et les glaces, et qui l'aidèrent à prendre le fort Nelson, après 4 jours de bombardement. La paix de Ryswick ayant été signée sur ces entrefaites, Iberville obtint de Pontchartrain l'autorisation d'élever un fort aux embouchures du Mississipi, récemment explorées par la Salle. Parti de Rochefort avec la *Renommée* qu'il commandait, et le *François*, sous les ordres de Chateaumorand, il arriva, en janvier 1699, dans la baie de Pensacola, jeta l'ancre près de la Mobile, débarqua dans l'île du Massacre (plus tard île Dauphine), gagna la terre ferme, découvrit la rivière du Pascagoulas, puis la bouche du Mississipi, appelée par les Espagnols *Palissade*, remonta le fleuve jusqu'aux Oumas, revint dans la baie du Biloxi, entre le Mississipi et la Mobile, où il construisit un fort, et enfin repassa en France. De retour au Biloxi, au commencement de l'année 1700, il y renouvela la prise de possession de la Salle, construisit un autre fort sur le fleuve, remonta le Mississipi jusqu'au pays des Natchez, y traça le plan d'une ville qu'il appela *Rosalie*, du nom de madame de Pontchartrain, éleva un fort sur la Mobile et dans l'île Dauphine, et ne cessa de stimuler l'insouciance de la métropole et l'incurie locale. La croix de Saint-Louis, en 1699, et le grade de capitaine de vaisseau qu'il obtint, en 1702, furent les seules récom-

penses de ses longs services. Quatre ans plus tard, à la tête de 3 vaisseaux qu'il avait armés à la Martinique, il fit une descente dans l'île anglaise de Nevis dont il s'empara, et mourut, le 9 juillet 1706, à la Havane sur son vaisseau le *Juste*, à la veille de faire une expédition contre la Jamaïque. Il a laissé son nom à une passe qu'il avait heureusement franchie au S. de l'île aux Coudres, à 15 lieues de Québec. Un de ses frères, Lemoyne de Bienville, le jeune, gouverneur général de la Louisiane, a découvert la rivière Rouge et fondé, en 1717, la Nouvelle-Orléans.

(*Histoire de la Nouvelle-France et de Saint-Domingue*, par le P. Charlevoix. — *Les dernières découvertes de la Salle, etc.*, par Tonti. — *Lettres édifiantes.*)

**INFERNET** (Louis-Antoine-Cyprien), — capitaine de vaisseau, parent de Masséna né à Toulon, le 12 juillet 1756, avait été corsaire avant d'entrer dans la marine de l'État. Il se distingua, sous le comte de Grasse, dans la guerre d'Amérique, où il sauta avec le *César*, fit, comme second du *Solide*, un voyage autour du monde, et, de grade en grade, parvint à celui de capitaine de vaisseau, en 1804, époque où il fut nommé membre de la Légion d'honneur. Officier de l'Ordre peu après, il se distingua sur le *Rhin*, au combat de Ferrol, et s'est immortalisé, comme commandant de l'*Intrépide*, à Trafalgar, où il combattit jusqu'à 5 vaisseaux à la fois, fut entièrement démâté, perdit plus de la moitié de son équipage, et, entouré par 7 navires ennemis, ne se rendit que quand l'*Intrépide* fut près de couler bas. Conduit en Angleterre, et bientôt après échangé, Infernet fut, ainsi que Lucas, présenté à l'Empereur qui leur offrit le choix entre le grade de contre-amiral et celui de commandant de la Légion d'honneur. Ces deux braves préférèrent cette dernière récompense. Chevalier de Saint-Louis, le 18 août 1814, Infernet est mort à Toulon, le 15 mai 1815.

(*Histoire des combats d'Aboukir, de Trafalgar, etc.* Paris, 1826, in-8.)

**INFREVILLE** (Louis LE ROUX d'), — intendant général de la marine et des armées navales, était originaire de Normandie, et naquit à ...., vers la fin du quinzième siècle. Nommé, en 1627, commissaire général de la marine par Richelieu, il fut chargé, deux ans plus tard, d'une inspection générale de tous les ports du royaume, et désigna pour l'emplacement des trois arsenaux que le cardinal projetait : le Havre, Brest et le Brouage. Il embarqua ensuite sur l'armée navale de Brezé, neveu et successeur de Richelieu dans la charge de grand maître de la navigation, et eut les fonctions d'intendant des armées navales de 1645 à 1648. Enfin, lorsqu'on songea à augmenter le port de Toulon, il en fut intendant, de 1665 à 1670, époque probable de sa mort. — Un autre d'Infreville devint chef d'escadre en 1693, se retira du service, en 1707, et est mort en 1712.

(*Lettres, etc., du cardinal de Richelieu*, dans les *Documents inédits de l'histoire de France.—Notes de M. Guichon de Grandpont.*)

# J

**JACOB** (Louis-Léon, comte), — vice-amiral, pair de France et ministre de la marine, né le 11 novembre 1768, à Tonnay-Charente, entra d'abord dans les bureaux de l'administration de la marine, qu'il quitta vers l'âge de 18 ans pour s'embarquer, comme volontaire, sur le *Barbeau*, et, pendant 6 ans, fit diverses campagnes aux Antilles, dans les mers d'Afrique et aux Indes. Quoiqu'il ne fût encore qu'aspirant, en 1793, il commandait l'aviso l'*Espoir*, lorsque trois combats soutenus contre des corvettes ou corsaires, et suivis de

la capture de 3 bâtiments, motivèrent sa nomination au grade d'enseigne. Celui de lieutenant de vaisseau fut la récompense méritée de son honorable participation à plusieurs autres combats. A l'affaire du cap Nolis, où il était lieutenant en pied du *Çà-ira*, après avoir parfaitement secondé l'intrépide commandant Coudé, Jacob fut fait prisonnier et conduit en Corse. Promptement échangé et promu capitaine de frégate, il commanda la *Bellone* faisant partie de la division Bompard, chargée, en 1798, de porter des troupes en Irlande, et se distingua dans deux combats, le premier soutenu, le 12 octobre, contre le *Foudroyant*, vaisseau de 80, le second, contre 2 frégates, l'*Éthalion* et le *Melampus*. Écrasée et presque entièrement désemparée, par l'artillerie de ses formidables adversaires, la *Bellone* dut amener son pavillon. Rendu une seconde fois à la liberté, Jacob fit la campagne de Saint-Domingue, en 1801, comme adjudant du contre-amiral Dordelin. A son retour, il reçut, entre autres missions, celle de présider à la construction, l'armement et la réunion des 212 canonnières et péniches formant la flottille du cinquième arrondissement, depuis les Sables jusqu'à Saint-Jean de Luz. Promu capitaine de vaisseau, en 1803, il justifia cet avancement en imaginant un nouveau système de signaux dont l'application à la flottille procura au gouvernement une économie de 4 millions. En 1806, il exerça les fonctions de chef de la marine, à Naples, et de préfet maritime du roi Joseph. Commandant de la *Calypso*, en 1809, il participa à la gloire du combat des Sables. Devenu contre-amiral, en 1812, il sauva Rochefort de l'invasion pendant la campagne de France. Préfet maritime de Lorient pendant les Cent-jours, et conséquemment disgrâcié sous la seconde restauration, il ne reprit du service qu'en 1820, commanda alors une escadre devant Naples, une autre à la Martinique, et gouverna la Guadeloupe de 1823 à

1826. Vice-amiral à son retour, préfet maritime à Toulon en 1827, il organisa la première expédition d'Alger et celle de Morée. Mais, sa santé l'ayant forcé en 1829 de résigner ses fonctions, il revint à Paris où les titres de commandeur de Saint-Louis et de grand-croix de la Légion d'honneur, aïnsi que les dignités de comte et de pair de France, récompensèrent successivement ses services. Le portefeuille de la marine lui fut même confié pendant 6 mois, en 1834, et lorsqu'il le remit à Louis-Philippe, ce prince le comprit au nombre de ses aides de camp. Il est mort à Paris, le 6 mars 1854.

**JURIEN DE LA GRAVIÈRE** (Pierre-Roch), — vice-amiral, né le 5 novembre 1772, à Gannat (Allier), débuta, en 1786, comme pilotin, sur la corvette la *Favorite*, obtint un avancement rapide sous la République, et était capitaine de frégate, en 1798. Trois ans plus tard, il commandait la *Franchise* à l'affaire de Léogane, et, signalé dans le rapport du général Rochambeau, il reçut le grade de capitaine de vaisseau, en 1803. L'année suivante, il était nommé officier de la Légion d'honneur. Son plus beau fait d'armes sous l'Empire fut le combat des Sables d'Olonne (24 février 1809). Ayant sous ses ordres une division composée des frégates l'*Italienne*, la *Calypso* et la *Cybèle*, il devait agir de concert avec Willaumez pour débloquer la passe d'Aix, lorsqu'à la hauteur des Sables, sa division fut attaquée par une escadre anglaise forte de 6 bâtiments de guerre. Malgré le désavantage du nombre, il fit éprouver de grandes pertes à l'ennemi, et le força à la retraite, après un combat acharné de 3 heures. En 1814, il fut chargé d'aller reprendre possession de l'île Bourbon. Promu contre-amiral, en 1817, il commanda, en 1821, la station navale du Brésil, en 1824 celle des Antilles, et administra, de 1827 à 1830, l'arrondissement de Rochefort. Vive-amiral et pair de France depuis la Ré-

volution de juillet, il fut élevé, en 1841, à la dignité de grand-croix de la Légion d'honneur. Il est mort, à Paris, le 14 janvier 1849. Son fils *Jean-Pierre-Edmond* Jurien de la Gravière, aujourd'hui vice-amiral, a consigné dans un ouvrage intitulé : *Les Souvenirs d'un amiral*, Paris, 1860, 2 vol. in-12, les principaux traits de cette honorable carrière.

# K

**KERAUDREN** (Pierre-François), — médecin en chef des armées navales et inspecteur général du service de santé de la marine, naquit à Brest, le 15 mai 1769, d'un médecin. Après d'assez bonnes études faites au collége de Quimper, il suivit les cours de Sabatier, médecin en chef du port de Brest; navigua comme élève chirurgien sur la *Cybèle* et sur l'*Orion*; fut nommé, en 1793, chirurgien aide-major; l'année suivante, chirurgien entretenu de seconde classe, et fut embarqué, en cette double qualité, sur les vaisseaux la *Constitution*, le *Batave* et le *Foudroyant*. Promu à la première classe, en 1796, il embarqua, trois ans plus tard, sur l'*Océan*, comme médecin en chef de l'armée navale de Bruix, puis fut chargé de la rédaction des instructions sanitaires remises aux commandants Baudin et Hamelin. Professeur, en 1801, docteur, en 1803, chevalier de la Légion d'honneur, en 1804, second médecin en chef, en 1805, Keraudren fut chargé, en 1812, de combattre une épidémie meurtrière de dyssenterie qui régnait dans l'escadre d'Anvers, et il eut le bonheur d'en triompher. Il installa ensuite l'hôpital de Saint-Bernard d'Anvers, l'école de médecine navale attenant à cet hôpital, et une seconde école à celui d'Enkhuisen, port ensablé du Zuyderzée. Premier médecin en chef depuis 1810, il devint,

en 1813, inspecteur général du service de santé de la marine, et il en exerça les fonctions jusqu'en 1845, époque où, après 62 ans de services, il fut remplacé par son neveu Foullioy. Il est mort à Passy, le 16 août 1857. Il était chevalier de Saint-Michel, commandeur de la Légion d'honneur, membre titulaire de l'Académie de médecine et de plusieurs sociétés savantes. On lui doit quantité de mémoires, les uns imprimés par l'Imprimerie royale, les autres insérés soit dans les *Annales d'hygiène publique et de médecine légale* dont il a été l'un des collaborateurs fondateurs, soit dans les *Annales maritimes*, soit dans le *Dictionnaire de l'Académie des sciences*, soit enfin dans les *Mémoires de l'Académie de médecine.*

**KERGARIOU-LOCMARIA** (Thibaud ou Théobald-René, comte de), — capitaine de vaisseau, né le 17 septembre 1739, au château de Coatilliou, près Lannion (Côtes-du-Nord), descendait d'une ancienne et noble famille de Bretagne dont les ancêtres sont cités pour leurs services militaires depuis le milieu du onzième siècle. Kergariou-Locmaria, le plus célèbre des quatre, entra au service comme garde, en 1755, et débuta sur le vaisseau l'*Aigle*, commandé par Saint-Alouarn et faisant partie de l'escadre destinée pour Saint-Domingue sous les ordres de Périer. Enseigne, en 1757, il fut immédiatement chargé du commandement des batteries du littoral de l'île. De 1758 à 1770, époque où il fut fait lieutenant de vaisseau, il ne cessa d'être à la mer. En 1774, il commanda la frégate le *Serin*, avec laquelle il prit plusieurs navires anglais qui avaient violé les traités sur le commerce des nègres. Capitaine de vaisseau, en 1779, il commanda, l'année suivante, la frégate la *Junon*, avec laquelle il s'empara, près de la Trinité, de la corvette anglaise la *Rover*. Commandant ensuite la *Sibylle*, et escortant avec le brick le *Railleur* un convoi de 16 voiles destiné pour l'Amérique du Nord, il était parti de Saint-

Domingue lorsque, le 2 janvier 1783, se trouvant en dehors des débouquements, il aperçut trois bâtiments qui lui donnaient la chasse. C'était le vaisseau l'*Endymion* avec les frégates l'*Émerald* et la *Magicienne*. Après avoir fait signal au convoi de continuer sa route avec le brick, il se porta d'abord sur la *Magicienne*, et engaga avec elle un feu très-vif où il fut gravement blessé; mais Morel d'Escures, son second, ayant pris le commandement, démâta complétement la frégate anglaise. Les deux autres bâtiments étant survenus sur ces entrefaites, la *Sibylle* dut faire retraite. Elle avait à peine réparé ses navires, lorsque, quatre jours plus tard, elle fut assaillie par un coup de vent qui la démâta de tous ses mâts, et l'obligea de jeter 12 de ses canons à la mer. Réduite à cet état de détresse et aperçue par la corvette le *Hussard* et le vaisseau de 60 le *Centurion*, elle fut obligée de se rendre à des forces trop supérieures pour lui permettre d'engager une nouvelle lutte. Comme la frégate avait lâché une bordée sur le *Hussard*, on avait prétendu, sur la foi des rapports anglais, que le capitaine de Kergariou avait combattu sous pavillon anglais, stratagème condamné, depuis l'ordonnance française de 1696, par la loi internationale. Mais l'examen de cette affaire, ordonné par le ministre de la marine, démontra l'inexactitude des allégations de sir Thomas Russel, commandant du *Hussard*. Chevalier de Saint-Louis depuis 1775, le comte de Kergariou fut admis, en 1784, dans l'ordre de Cincinnatus. Il fut un de ceux qui émigrèrent au commencement de la Révolution. Fait prisonnier à l'affaire de Quiberon (21 juillet 1795), il donna à ses compagnons d'infortune l'exemple d'une fin vraiment chrétienne. — Son frère aîné, *Jonathas*, dit l'*Audacieux*, avait été tué trente ans auparavant, à l'affaire de Larrache. — Son second frère, *Pierre-Joseph, marquis de Kergariou-Rosconnet*, fut tué à Quiberon (16 juil-

let 1795). — Son plus jeune frère, *Raymond-Marie, chevalier de Kergariou-Coatlès*, digne successeur de la Clocheterie, combattit glorieusement, en 1780, sur la *Belle-Poule* contre le *Non-such*, vaisseau de 70. Tué dans cette affaire, ainsi que la plupart de ses officiers, il fut remplacé par M. de la Motte-Tabourel, officier auxiliaire qui continua la lutte jusqu'au moment où, coulant bas d'eau, la frégate fut obligée de se rendre à son adversaire trop supérieur.

(*Biographie bretonne.*)

**KERGUELEN-TRÉMAREC**, (Yves-Joseph de), — contre-amiral et navigateur, naquit le 13 février 1734, à Landudal (Finistère), d'une noble et ancienne famille de Bretagne, entra dans la marine, comme garde en 1750, et, malgré l'infériorité de sa position, fut adjoint, quatre ans plus tard, à trois membres de l'Académie de la marine pour lever le plan des côtes de Brest. Nommé enseigne et académicien de la marine, en 1755, il commanda dans plusieurs croisières divers bâtiments qui firent essuyer de grandes pertes aux Anglais. En 1763, il fut nommé lieutenant de vaisseau. Deux ans plus tard, le désastre de Larrache lui suggéra l'idée d'un nouveau genre de bâtiment qu'il appela *corvette-canonnière*. Son plan ayant été adopté, il fit construire à Brest la *Lunette*, portant quatre canons de 24, ayant un faible tirant d'eau, allant à la rame comme à la voile, et propre, par sa forme combinée avec ses dimensions, à opérer une descente. Après avoir effectué en Islande deux campagnes dont il a laissé la relation publiée en 1771, et avoir accompli diverses missions, Kerguelen soumit au ministre, en 1770, un projet de voyage aux terres australes dont on croyait que Gonneville n'avait découvert en 1504 qu'un des points avancés. La crainte d'une rupture avec l'Angleterre fit ajourner cette entreprise jusqu'en 1771, époque où Kerguelen partit de Lorient

sur le *Berryer*, navire qu'il échangea, plus tard, à l'île de France, contre les flûtes la *Fortune* et le *Gros-Ventre*. Parti de Lorient, le 1er mai, il s'assura d'abord, d'après ses instructions, que la route indiquée par Grenier pour aller de l'île de France à la côte de Coromandel était la meilleure, puis il se dirigea vers le sud. Le 14 février 1772, environ par 50° lat. S., 60° de long. E., on découvrit un cap très-élevé, puis une continuation de côtes de 25 lieues de longueur, s'étendant à toute vue depuis le N.-E., jusqu'au S. du compas. Évidemment, c'étaient les terres Australes. Malheureusement, des brumes épaisses, accompagnées de neige et de temps par grains empêchèrent Kerguelen d'en faire la reconnaissance. Nommé, en récompense, chevalier de Saint-Louis et capitaine de vaisseau, ce qui le rendit un objet d'envie de la part de ses camarades, la plupart ses anciens, Kerguelen alla, en 1773, sur le *Roland* qu'accompagnaient l'*Oiseau* et la *Dauphine*, revoir sa découverte à laquelle il donna son nom, et dont il prit possession au nom de Louis XV : c'est cette même île, qui, revue en 1779 par Cook, a été appelée par lui *île de la Désolation*. Au lieu de poursuivre sa découverte, Kerguelen alla à Madagascar, où il aida l'aventurier hongrois Beniowski à incendier plusieurs villages. En butte à son retour à diverses accusations, pour manquement à ses devoirs et pour avoir, par sa conduite, compromis la dignité du commandement, il fut cassé de son grade, en 1774, et enfermé au château de Saumur. Pendant sa captivité, il rédigea la relation de ses deux derniers voyages, publiée en 1782. Mis en liberté, en 1779, il obtint la faculté d'armer un corsaire pendant la guerre d'Amérique, et fit plusieurs prises. En 1781, ayant résolu de faire un nouveau voyage d'exploration, il équipa, à ses frais, le *Liber-Navigator*, corvette de 10 canons. A sa sortie de Paimbœuf, ce navire fut pris par un corsaire

anglais, malgré l'exhibition de son passe-port, et Kerguelen n'en put jamais obtenir la restitution. Pendant qu'il faisait ainsi d'inutiles démarches, la Révolution approchait à grands pas. Dès les premiers jours, Kerguelen en embrassa chaudement la cause, et en même temps qu'il adressait aux représentants du peuple et au Comité de salut public, mémoires sur mémoires relativement à des questions maritimes, il essayait d'obtenir sa réintégration dans la marine. Il y parvint en 1793, et fut même pourvu, le 11 mai de cette année, du brevet de contre-amiral pour la campagne, mais, ayant voulu donner sur l'affaire de Quiberon des détails qui étaient en désaccord avec le rapport officiel de Jean Bon Saint-André, on profita d'une révolte qui éclata sur les bâtiments de la flotte, le sien compris, pour le destituer. A force de soumissions et de flagorneries, il parvint néanmoins à obtenir, en juin 1795, d'arborer son pavillon sur le *Redoutable*, faisant partie de la flotte de Villaret-Joyeuse, et se signala dans l'affaire de Groix; mais, compris dans les réformes de 1796, il resta désormais sans emploi. C'est alors qu'il s'occupa de coordonner les matériaux qu'il avait commencé à rassembler dès 1779, et qu'il avait complétés pendant sa courte adjonction au ministre de la marine, en 1793, matériaux qui servirent à la publication en 1796, de sa *Relation des combats et des événements de la guerre maritime de* 1778 in-8°, incorrecte, trop sommaire, mais généralement exacte et impartiale. Présentée au conseil des Cinq-Cents, elle rappela l'attention sur son auteur qui allait être réintégré de nouveau, peut-être même appelé au ministère de la marine, quand il mourut à Paris, le 3 mai 1797, à la suite d'une courte maladie.

(*Biographie bretonne. — Revue des provinces de l'Ouest,* T. VI.)

**KERSAINT** (Guy-François de Coetnempren de), — capitaine de vaisseau, né en 1707 au manoir de Kersaint, près

Morlaix (Finistère), appartenait à une famille de chevaliers qui remonte au temps des croisades. Entré au service, comme garde, en 1722, il débuta par une campagne de cinq ans à Saint-Domingue. Nommé garde du pavillon à son retour, il assista, en 1728, aux bombardements de Tripoli, de Tunis et d'Alger dans l'escadre de M. de Grandpré. Enseigne de vaisseau, en 1731, il fut envoyé en Amérique, où il resta plusieurs années, prenant part, de 1738 à 1740, sur le Mississipi, à la guerre contre les Chicachas, sauvages de la Louisiane. Lieutenant de vaisseau, en 1741, chevalier de Saint-Louis l'année suivante, il commanda, en 1744, la *Méduse,* et en croisière sur les côtes de la Manche, essuya le coup de vent qui fit périr un amiral anglais sur les Casquets. Plus heureux, Kersaint s'échoua à la Hougue, et sauva tout son monde. Commandant, en 1745, la *Renommée*, alors que les efforts des Anglais se portaient vers le Canada, il fut bloqué dans la baie de Chef-d'Aboutoux de l'île Royale par l'amiral Warren, mais il força, sous ses yeux, deux frégates ennemies à lui livrer passage. Après avoir tenté, à trois reprises, d'entrer à Louisbourg, il revint en France, afin de réclamer des secours, et là, ayant reçu l'ordre d'attendre l'escadre de Perrier de Salvert sur le Grand-Banc, il repartit immédiatement. En arrivant à Terre-Neuve, il combattit et prit à l'abordage le *Prince-d'Orange*, de 800 tonneaux, qui portait le gouverneur de la Nouvelle-York et les papiers de son gouvernement. L'année suivante (1746), détaché de l'escadre du duc d'Enville pour aller le devancer à la côte d'Acadie, il soutint, hors des caps, en passant les Açores, une lutte de quatre jours contre un senau et une frégate plus forte que la sienne. Quoique blessé lui-même et ayant la plus grande partie de son équipage tuée ou sur les cadres, il remplit sa mission, et, en retournant en France, il perça les douze vaisseaux de l'amiral Anson qui

voulait l'empêcher de rentrer à Lorient. Il reçut encore dans ce combat trois boulets ou éclats de mitraille. Capitaine de vaisseau, en 1747, et commandant l'*Alcide*, il alla ravitailler Dupleix à Madras, défendit l'île de France et resta trois ans dans les mers de l'Inde. Embarqué, en 1755, sur le *Formidable*, monté par Macnémara et faisant partie de l'armée de 25 vaisseaux commandée par cet officier général, il fut appelé lui-même, l'année suivante, au commandement d'une escadre ayant pour mission d'aller ravitailler les Antilles, après avoir tenté un coup de main sur les côtes de Guinée. Il réussit dans sa double mission, et rencontré au retour (21 octobre 1757) au débouquement des Caïques, sur l'*Intrépide*, par trois vaisseaux anglais, il lutta pendant plusieurs heures, reçut jusqu'à neuf blessures, et, presque entièrement désemparé, força néanmoins l'ennemi à faire retraite. Après s'être réparé au Cap, il revint en France escortant un convoi marchand. A la bataille de Quiberon, (21 novembre 1759,) Kersaint commandait le *Thésée*, de 74. L'amiral Hawke, qui avait coupé la ligne française, se dirigeait sur le *Soleil-Royal*, vaisseau de M. de Conflans. Kersaint manœuvra bravement pour l'empêcher de joindre son chef; mais, ayant négligé dans un virement de bord de faire fermer les sabords de sa batterie basse, il fut englouti avec 600 hommes de son équipage. Il laissait trois filles, et quatre fils dont trois ont servi dans la marine.

**KERSAINT** (Armand-Guy-Simon de COETNEMPREN, comte de), — fils aîné du précédent, vice-amiral, naquit à Paris, le 20 juillet 1742, entra, comme garde, dans la marine, en 1755, et reçut le baptême de sang et de feu en combattant sur l'*Intrépide*, aux côtés de son père, dans la journée du 21 octobre 1757 qui lui valut le grade d'enseigne de vaisseau. Pendant que celui-ci succombait à la funeste journée de Quiberon, le jeune enseigne était embarqué sur

l'*Améthyste*, commandant de Courcy. En convoyant une flotte marchande de la Martinique à Saint-Eustache, cette frégate, rencontrée par une frégate anglaise supérieure et un brigantin, lutta pendant 5 heures, ce qui permit au convoi d'échapper à l'ennemi. Après avoir passé plusieurs années aux Antilles, Kersaint fut investi du commandement de la *Lunette*, dans l'escadre de M. de Breugnon. Lieutenant de vaisseau, en 1770, chevalier de Saint-Louis, en 1776, il commanda, au début de la guerre d'Amérique, la frégate l'*Iphigénie*, sur laquelle il se signala, le 10 juillet, à la hauteur d'Ouessant, par la capture de la frégate anglaise *Lively*. Capitaine de vaisseau, en 1779, il partit, 2 ans plus tard, avec une division chargée de reprendre la Guyane hollandaise, mouilla au commencement de l'année 1782 dans la rivière de Surinam, et y débarqua 250 hommes qui reprirent Demerari, Essequibo et Berbice. De retour en France, en 1784, il proposa au maréchal de Castries l'adoption de divers changements imaginés par lui dans l'armement et l'arrimage des navires. Il s'était en outre occupé de la question du doublage en cuivre, alors récente; enfin il avait inventé une coupe triangulaire des basses voiles de vaisseaux qui ne fut pas adoptée. Kersaint, de dépit, renonça à la carrière active du marin, et entra dans le mouvement révolutionnaire qui se préparait. A l'Assemblée constituante, il présenta, sous le titre d'*Institutions navales*, un projet de reconstitution entière de la marine, s'éleva contre le système des classes qu'il jugeait plus onéreux que la *presse*, et, mécontent de se voir repoussé par le Comité, l'attaqua vivement dans les journaux. Élu administrateur du département de la Seine, et député suppléant à la Législative, il fit partie du club des Jacobins dès sa formation, et continua de développer ses dangereuses utopies maritimes. Écarté de la liste des contre-amiraux

nommés lors de la réorganisation de 1791, il fut amplement dédommagé de cette exclusion par son élévation au grade de vice-amiral, en 1793. En politique, Kersaint voulait la république, mais sans anarchie et sans violences. Aussi s'éleva-t-il avec force contre les empiétements de la commune de Paris, et, lors du jugement de Louis XVI, il vota la réclusion jusqu'à la paix, avec appel au peuple. Quand il vit que la mort du roi était inévitable, il donna courageusement sa démission motivée. La Convention se contenta de qualifier d'impudence cet acte généreux. Mais comme la proscription ne pouvait manquer de l'atteindre tôt ou tard, ses amis, pour le sauver, le portèrent comme candidat au ministère de la marine, après l'émigration de Dubouchage. Cette imprudente tentative, faite sans sa participation, n'eut d'autre résultat que de le mettre bien inutilement en évidence. Pressé, après le 31 mai, de chercher un asile hors de France, il s'y refusa. Oublié pendant quatre mois, il se croyait sauvé, lorsqu'il fut arrêté, le 2 octobre 1793, dans sa retraite de Ville-d'Avray, et traîné à l'Abbaye, où sa fermeté ne se démentit pas. Conduit, le 4 décembre, devant le tribunal révolutionnaire, il fut condamné à mort et exécuté. Il laissait un assez grand nombre d'écrits relatifs à la marine. — Kersaint avait un frère cadet, *Joseph*, qui servit comme lieutenant de vaisseau jusqu'à la paix de 1783, et un frère puîné, *Guy-Pierre*, successivement chevalier, baron, puis comte de Kersaint, qui, né en 1747, entré au service en 1764, émigra en 1790. Rentré en France en 1803, comme capitaine de vaisseau, il fut préfet maritime d'Anvers sous l'Empire, contre-amiral et préfet de la Meurthe sous la Restauration ; il prit sa retraite, en 1816, et mourut à Suresne, le 21 août 1822, commandeur de saint-Louis, de la Légion d'honneur, et chevalier de l'ordre de Sainte-Anne (2e classe) de Russie.

(*Biographie bretonne.*)

**KROHM**, (Joseph-Hyacinthe-Isidore), — capitaine de vaisseau, né à Montreuil-sur-mer (Pas-de-Calais), débuta, à l'âge de 12 ans, comme mousse, sur la gabarre l'*Écluse*, qui fut incendiée à Cancale, pour l'empêcher de tomber au pouvoir des Anglais, entra dans la marine de l'État en 1780, en qualité de volontaire, et commença à se signaler dans l'Inde, où il fut plusieurs fois blessé, notamment au siége de Trinquemalé et à la défense de Goudelour. Sous-officier de marine, en 1787, il fut encore blessé lors de la prise à l'abordage d'un pirate de la Morée. Capitaine de la frégate la *Charcate*, en 1794, il fut promu, la même année, au grade de capitaine de vaisseau, et au commandement du *Timoléon* dans l'escadre du contre-amiral Martin. Il se comporta avec la plus grande valeur dans l'affaire du cap Nolis (23 mars 1795) où son vaisseau soutint pendant six heures et demie le feu de toute l'escadre anglaise, et rentra glorieusement désemparé à Toulon. Ses blessures s'étant rouvertes pendant le combat, on le nomma major-général à Toulon, et, la même année, commandant de la marine à Rochefort. En 1801, Krohm montait le *San-Gennaro*, vaisseau frété à Cadix pour concourir à l'expédition de Saint-Domingue. Lors de la perte du *Desaix* sur les récifs du Cap, le *San-Gennaro*, fut sauvé par les habiles manœuvres de son capitaine qui, ayant perdu par la fièvre jaune les quatre cinquièmes de son équipage, ramena son navire en France, à l'aide de trois cents forçats espagnols qu'il enrôla à son bord. Après avoir commandé quelque temps le *Vengeur*, il fit partie, sur le *Patriote*, de l'escadre du contre-amiral Willamirez. Entouré par les glaces dans le Chesapeake, durant l'hiver de 1809, il força la passe gardée par un vaisseau anglais de 74 et une frégate, se réfugia dans la rade de Hampton, d'où il appareilla ensuite pour France,

et revint à Rochefort, en passant, à la faveur d'un épais brouillard, au travers de l'escadre de l'amiral Cochrane. Les dernières années de l'Empire ne lui offrirent plus d'occasion de se distinguer, et, mis prématurément à la retraite sous la Restauration, il est mort à Saint-Jean d'Angely, le 21 mars 1823, officier de la Légion d'honneur et chevalier de Saint-Louis.

(*Biographie Saintongeoise. — Documents particuliers.*)

# L

**LA BOURDONNAIS** (Bertrand-François MAHÉ de), — commandant général des vaisseaux de la Compagnie des Indes, gouverneur des colonies de l'île Bourbon et de l'île de France, naquit, le 11 février 1699, à Saint-Malo, d'une famille d'armateurs qui l'envoya dans les mers du Sud dès l'âge de 10 ans. Quatre ans plus tard, il fut embarqué, comme enseigne, sur le *Saint-Philippe*, vaisseau destiné pour les Indes Orientales. Un savant jésuite, son compagnon de route, frappé de ses étonnantes dispositions, lui apprit les mathématiques. En 1716 et 1717, il parcourut les mers du Nord, en 1718, le Levant. Entré, en 1719, au service de la Compagnie des Indes, comme second lieutenant du vaisseau le *Saint-Prosper*, il alla à Surate, devint à son retour premier lieutenant de l'*Argonaute*, et, n'ayant encore que 24 ans, composa un remarquable *Traité sur la mâture des vaisseaux*. Ce fut aussi dans cette campagne qu'il alla sur une chaloupe, de l'île Bourbon à l'île de France, pour sauver un vaisseau de la Compagnie. Élevé, en récompense, au grade de capitaine en second, il embarqua, en 1724, sur le *Malabar*, où un ingénieur du roi

nommé Didier, lui enseigna l'art des fortifications et la tactique. Arrivé à Pondichéry, il y trouva une escadre qui, sous la conduite de M. de Pardaillan, se disposait à faire le siége de Mahé, port du Malabar, situé à l'embouchure de la rivière du même nom. Ayant obtenu de faire partie de l'expédition, il lui rendit les plus grands services en inventant un système de radeaux qui facilita considérablement la descente, et par suite la prise de cette ville, et l'on croit généralement, dit Hennequin, que c'est depuis cette époque qu'il ajouta à son nom de famille celui de *Mahé*. D'autres pensent que *Mahé* n'est que le synonyme de *Mathieu*, d'un fréquent usage en Bretagne. Tournant ensuite ses vues du côté du commerce, il s'associa avec quelques négociants de Pondichéry, et fit, au Bengale et à Moka, plusieurs voyages qui l'enrichirent. Sur ces entrefaites, les Portugais de l'Hindoustan lui proposèrent de le prendre à leur service. La Bourdonnais obtint de son gouvernement l'autorisation d'accepter leur offre ; mais, après deux ans de préparatifs, l'expédition qu'ils projetaient n'ayant pas eu lieu, il revint en France, en 1733. Bientôt après, il fut nommé gouverneur général des îles de France et de Bourbon. Ces deux colonies étaient alors dans un état complet de dénûment et d'anarchie. Justice, police, industrie, commerce, marine, tout était à créer. En moins de quatre ans, (1735-1739), il fit de la première une magnifique position navale, et encouragea dans la seconde, qui manque de ports, la culture de la canne et du café. Aussi Bernardin de Saint-Pierre a-t-il été fondé à dépeindre avec chaleur et vérité dans *Paul et Virginie* les bienfaits de son administration. La croix de Saint-Louis qu'il obtint, en 1737, fut la seule récompense de travaux dont la Compagnie, dominée par des intérêts mercantiles, affectait de méconnaître l'utilité. Justement blessé des tracasse-

ries et calomnies dont il était l'objet, La Bourdonnais voulut en revenir à faire du commerce pour son propre compte. On était en 1740 : une rupture avec l'Angleterre paraissait imminente, et plusieurs de ses amis lui offraient des fonds pour armer en course. Maurepas, en lui donnant le brevet de capitaine de frégate, le décida à continuer de servir pour la Compagnie. A son retour à Bourbon, on lui donna le commandement de 5 navires, avec lesquels il dégagea Mahé assiégé depuis dix-huit mois par les Malabars et réduit à toute extrémité, occupa l'archipel des Mahé et des Amirantes, appelé plus tard Séchelles, et prit possession de l'île Rodrigue. Peu de temps après (1744), la guerre éclata entre l'Angleterre et la France; mais La Bourdonnais reçut la défense d'attaquer les Anglais, car la Compagnie française se flattait que la neutralité serait maintenue dans les mers de l'Inde. La Bourdonnais, qui n'avait pas les mêmes illusions, prévint Dupleix de sa situation. Celui-ci, qui avait accompli au Bengale une révolution commerciale plus merveilleuse encore, et qui, en ce moment, rêvait de donner l'Inde entière à la France, s'entendit d'abord avec le gouverneur des Mascareignes ; mais, menacé lui-même dans Pondichéry, il ne fut sauvé que par l'alliance du nabab du Carnatic. Pendant ce temps, La Bourdonnais se consumait de colère dans ses îles. Ce ne fut qu'en 1746 qu'il reçut d'Europe un vaisseau et quelques navires à peine propres au commerce. Il transforma ces faibles ressources en une escadre de guerre. Une tempête la lui désempara. A force d'énergie et d'industrie, il parvint à la radouber dans la baie d'Antongil. Enfin, avec ses 9 bâtiments, il attaqua, à la hauteur de Négapatam, la petite escadre du commodore Peyton, et la força à se rabattre sur Ceylan. Mais, arrivé à Pondichéry, il s'y trouva en présence de Dupleix. On avait donné à ces deux hommes

également fiers et absolus, des pouvoirs indépendants et mal déterminés. C'était plus qu'il n'en fallait pour amener d'inévitables conflits. Après deux mois perdus en défiances réciproques, La Bourdonnais se décida au siége de Madras. Les attaques furent si vivement poussées, qu'au bout de cinq jours les Anglais s'effrayèrent et se rendirent. La Bourdonnais promit de rendre la ville pour une rançon de 10 millions; mais Dupleix arriva, cassa la capitulation, pilla la ville et la livra aux flammes. La Bourdonnais revint à l'île de France : il y trouva un successeur déjà installé. Après avoir rendu un dernier service à la Compagnie en conduisant plusieurs de ses bâtiments à la Martinique, au travers des escadres anglaises, il voulut retourner en Europe pour se justifier, et s'embarqua à Saint-Eustache sur un bâtiment hollandais. Le navire fut obligé de relâcher en Angleterre, et La Bourdonnais fut reconnu et saisi comme prisonnier de guerre. Cependant, à Paris, une instruction judiciaire était commencée contre lui. Il obtint sans peine du gouvernement anglais la permission de rentrer en France sur parole. A peine arrivé, il fut jeté à la Bastille (1748). On le tint 2 ans au secret, et l'on finit par l'acquitter honorablement; mais sa santé avait été ruinée pendant sa captivité, et il mourut, à Paris, miné par le chagrin, le 9 septembre 1753. On raconte que, dans son cachot, privé de tout moyen de communication, il composa de l'encre avec de la suie et du marc de café, un canif avec un sou, une plume avec un rameau de buis, et qu'au moyen de ces instruments primitifs, il traça sur des mouchoirs gommés avec de l'eau de riz un plan exact et détaillé de Madras, ainsi qu'une carte des colonies qu'il avait gouvernées. On dit encore que, dans une de ses longues insomnies, il avait composé sur son nom cet anagramme mélancolique : *Sur moi la haine abonde*. Le gouvernement réparateur de

Louis XVI accorda, en 1774, une pension à sa veuve ; les deux îles sœurs votèrent plus tard une autre pension à sa fille ; en outre Saint-Denis lui a érigé une statue, en 1846, et Port-Louis, en 1858 ; enfin son portrait est dans une salle de l'hôtel de ville de Saint-Malo. La Bourdonnais a laissé d'intéressants *Mémoires* qui ont été publiés pour la première fois, en 1827, par son petit-fils, le fameux joueur d'échecs. Son nom est aujourd'hui porté par un aviso à hélice de seconde classe.

(*Mémoires de La Bourdonnais. — Biographie bretonne.*)

**LA CLOCHETERIE** (Louis CHADEAU de), — capitaine de vaisseau, né vers 1736, descendait d'une illustre famille de la Saintonge qui tirait son nom de la terre de la Clocheterie, près de Saintes, et qui a fourni à la marine quatre générations d'officiers remarquables. Son père, Isaac, ayant été tué au combat du 14 mai 1747, après avoir montré un courage héroïque, le jeune Louis dut à la valeur paternelle d'obtenir, en 1749, des lettres de noblesse, et il se montra digne de ses ancêtres en inaugurant glorieusement la guerre d'Amérique dans les circonstances suivantes. Une flotte anglaise de 20 vaisseaux, étant venue faire une reconnaissance vers Brest, rencontra, à 4 lieues d'Ouessant, 2 frégates françaises. L'amiral Keppel les somma de venir à la poupe de son navire, et, sur leur refus, fit tirer sur elles. La plus avancée fut enveloppée, lâcha sa bordée et se rendit ; mais la *Belle-Poule* que commandait La Clocheterie, après avoir essayé inutilement de fuir, se retourna contre la frégate l'*Aréthuse*, la désempara après un combat de 5 heures, et se réfugia à Plouescat, d'où elle revint à Brest. Le brave lieutenant de vaisseau, qui avait reçu deux blessures dans l'action, fut récompensé de son succès par le don d'un tableau représentant le combat et par le grade de capitaine de vaisseau. Après avoir commandé successivement l'*Her-*

*cule* et le *Jason* dans les escadres de Des Touches et du comte de Grasse, et assisté aux batailles du cap Henry et de Saint-Christophe, 16 mars 1781, 25 et 26 juin 1782, La Clocheterie fut tué, le 12 avril 1782, à celle de la Dominique.

(*Biographie saintongeoise.*)

**LACROSSE** (Jean-Baptiste-Raymond, baron de), — contre-amiral, issu d'une ancienne famille de l'Agénois, né à Meilhan (Lot-et-Garonne), le 7 septembre 1760, était fils d'un lieutenant des maréchaux de France, et cousin germain, par sa mère, de l'amiral Bruix. Après avoir fait ses études au collége de Juilly, Lacrosse entra dans les gardes de la marine, et débuta en 1778, par une expédition aux Indes orientales, à bord de la frégate la *Friponne*, commandant Macnémara, puis il assista, sur l'*Argonaute*, au combat livré, en 1781, par Guichen à l'amiral Kempenfeld. Sa belle conduite, au siége de Goudelour, comme second de la *Cléopâtre*, dans l'escadre de Suffren, lui valut le grade de lieutenant de vaisseau. Il était encore dans l'Inde quand éclata la Révolution. Chargé, au mois d'août 1792, de faire reconnaître la République aux Antilles, il accomplit cette périlleuse et délicate mission jusqu'au mois de juin 1793. Capitaine de vaisseau depuis le 1er janvier précédent, il fut rappelé la même année, et, incarcéré pour prix de ses services, il eut cependant le bonheur d'échapper à la proscription et fut rendu à la liberté, en 1795. Nommé, à la fin de l'année suivante, commandant d'une division en rade de Brest, il fit partie de la désastreuse expédition d'Irlande. Réalisant, à peu près seul, les instructions données, il erra longtemps sur les mers et visita plusieurs ports d'Irlande. Enfin, ne voyant pas arriver les secours attendus, il fit voile pour la Bretagne. Son vaisseau les *Droits de l'homme*, outre un équipage de 650 hommes, portait 600 soldats d'infanterie, commandés par le général Humbert. Attaqué, au re-

tour, par l'*Indéfatigable*, vaisseau rasé, et par l'*Amazone*, Lacrosse ne recula pas devant ce combat inégal. Après une lutte terrible de 13 heures où, blessé, il remit le commandement à son second, Prévost de la Croix, qui finit par repousser les Anglais (13 janvier 1797). Il eut le malheur, quatre jours plus tard, de perdre son vaisseau dans la baie d'Audierne, au milieu d'une affreuse tourmente. Promu au grade de contre-amiral pour sa brillante conduite dans ce naufrage aussi bien que pendant le combat, Lacrosse fut envoyé en Espagne, en 1800, pour demander que les émigrés français fussent expulsés de tous les ports de la Péninsule. Après le 18 brumaire, le Premier Consul lui offrit le portefeuille de la marine, mais il ne crut pas devoir l'accepter. Nommé, en 1802, capitaine général de la Guadeloupe, il y provoqua une insurrection par les mesures rigoureuses qu'il prit contre les Jacobins, et, tombé en leur pouvoir, il n'obtint la liberté qu'en s'éloignant de l'île. Retiré à la Dominique, il rentra à la Guadeloupe avec Richepanse, reprit le commandement à la mort de ce général, et parvint enfin à rétablir l'ordre dans la colonie. Revenant en France sur la *Didon*, lors de la rupture de la paix d'Amiens qu'il ignorait, il tomba au milieu de la flotte anglaise qui bloquait le port de Brest. Poursuivi par 12 vaisseaux de ligne, il se dirigea vers le sud, et, chemin faisant, il eut le bonheur de capturer le brick le *Laurier*, et débarqua à Santander, en Espagne. A son retour, le Premier Consul le nomma inspecteur de la flottille destinée à la descente en Angleterre, et bientôt après, préfet maritime du Havre. A la mort de son cousin Bruix, en 1804, Lacrosse, nommé grand officier de la Légion d'honneur, fut élevé au commandement en chef de la flottille de Boulogne, qu'il sut habilement préserver des brûlots anglais, et qu'il conserva jusqu'en 1810. L'année suivante, il était préfet maritime à

Rochefort, fonctions que l'état de sa santé le força de résigner en 1812. Arbitrairement destitué en 1815, et rayé des contrôles de la marine, il est mort à Meilhan, le 10 septembre 1829, commandant de la Légion d'honneur et chevalier de Saint-Louis. Il a publié : *Compte-rendu à ses concitoyens par le capitaine Lacrosse, commandant la frégate de la République la* FÉLICITÉ, *de sa mission aux îles du Vent de l'Amérique, pendant les années* 1792 *et* 1793. Paris, imprimerie des 85 départements, 54 pp. in-4°.

**LA GALISSONIÈRE** ou **LA GALLISSONNIÈRE** (ROLAND-MICHEL BARRIN, MARQUIS DE), — lieutenant-général des armées navales et gouverneur du Canada, fils d'un lieutenant-général, mort à Poitiers, en 1706, et d'une fille de l'intendant Bégon, naquit à Rochefort, en novembre 1693, étudia à Paris, au collége de Beauvais, sous la direction du célèbre Rollin, débuta, en 1710, dans la marine, comme garde, parcourut avec distinction tous les échelons de la carrière maritime, et capitaine de vaisseau depuis 1738, soutint, en 1744, sur la frégate la *Gloire* qu'il commandait, un combat d'une heure contre une frégate qu'il força à l'abandonner bien qu'elle fût plus forte que la sienne. Nommé, en 1745, gouverneur du Canada, il y fit chérir son administration. L'année même de son installation, les Anglais, après s'être emparés de Louisbourg, envahirent la Nouvelle-France. La Galissonnière, bien qu'il n'eût reçu de la métropole d'autre secours que l'escadre du duc d'Enville, décimée par le scorbut, réussit toutefois à repousser l'ennemi, grâce au courage des colons et à la sympathie des Peaux rouges. En 1749, il empêcha les Anglais de sortir de la péninsule Acadienne, et attira sur le territoire canadien, au nord de la baie Française, une partie des Acadiens qui n'avaient pas émigré lors de la cession du pays, en 1713. Il tint ferme également sur l'Ohio, d'où il fit expulser les trafi-

quants anglais des principaux points de ce vaste et verdoyant désert. Il éleva en outre des forts pour affirmer sa prise de possession. Rappelé sur ces entrefaites, il s'efforça vainement d'éclairer le gouvernement français sur l'importance du Canada et les dangers qui menaçaient cette colonie. Il fut alors nommé chef d'escadre et mis à la tête du dépôt des cartes et plans de la marine. En 1754, il commanda une escadre de 3 vaisseaux et 6 frégates destinée à former les officiers et les gardes aux évolutions navales. En 1756, nommé lieutenant-général et pourvu du commandement de l'escadre de la Méditerranée, il partit, malgré l'état de sa santé profondément altérée, escorta l'armée envoyée contre Minorque, débarqua à Ciudadela les 15,000 hommes du duc de Richelieu, et pendant que l'armée de terre investissait le fort de Saint-Philippe, il se porta à la rencontre de l'escadre anglaise aux ordres de l'amiral Byng, accouru au secours de la place. Cette escadre, forte de 13 vaisseaux, croyait remporter une facile victoire sur les 12 vaisseaux français. Elle fut repoussée et le fort emporté d'assaut. L'Angleterre se vengea sur Byng en le faisant condamner à mort par une cour martiale dont l'arrêt fut exécuté. Quant au vainqueur, il ne put jouir de la reconnaissance de ses concitoyens. Atteint d'une maladie incurable, sa force d'âme l'avait soutenu jusqu'au bout de l'entreprise ; mais il mourut au retour, sur la route de Paris, le 26 octobre 1756, six mois avant Byng, au moment où Louis XV allait, dit-on, lui donner la grand'croix de Saint-Louis et le bâton de maréchal. « Aussi humain que brave guerrier et habile administrateur, dit M. L. Guérin, il avait le premier donné le noble exemple de répandre les végétaux et les animaux utiles de l'Europe et de l'Amérique dans les archipels de l'Océanie. »

**LAIR** (Pierre-Jacques-Guillaume, baron), — directeur

des constructions navales, naquit, le 10 août 1769, à Caen. A la suite de brillantes études faites dans sa ville natale, il entra, en 1788, à l'école des ingénieurs de vaisseau, dirigée par Borda, et en sortit, en 1793, avec le grade de sous-ingénieur. En 1801, il passa du service des forêts dans le génie maritime qui venait d'être réorganisé par Forfait. Chargé, l'année suivante, de diriger les travaux dont le port de Boulogne était l'objet, il participa activement à la création de la flottille dont il fut nommé ingénieur en chef, et s'occupa avec beaucoup de zèle de former en corps militaire les ouvriers des ports qui rendirent en mainte circonstance des services signalés. Choisi, en 1803, pour faire d'Anvers un port de guerre, ce fut principalement à ses efforts que cette ville dut la construction du grand arsenal maritime qui fut l'épouvantail de Londres. Nommé, en récompense, chef du génie, en 1808, il concourut, l'année suivante, à la tête des ouvriers militaires, à la défaite des Anglais, lors de leur débarquement à Flessingue, et, en 1814, mérita les éloges de Carnot, pour sa participation à la défense d'Anvers. Aussi fut-il choisi, par Louis XVIII, pour défendre, de concert avec le contre-amiral Gourdon, les intérêts de la France dans le partage du matériel naval entre elle et les alliés. Devenu, à la fin de 1815, directeur des constructions navales au port de Brest, Lair apporta de grandes améliorations à l'art de la corderie. Bientôt après, il passa à Paris, en qualité d'inspecteur du génie maritime, et siégea à la commission consultative de ce service. Il est mort à Caen, le 27 mars 1830. Il avait été créé par Louis XVIII baron et commandeur de la Légion d'honneur.

**LA JONQUIÈRE** (Jacques DE TAFFANEL, marquis de), — lieutenant-général des armées navales, naquit en 1680, au château de Lasgraïsses, près d'Albi. Il accompagna Duguay-Trouin à la prise de Rio et fut capitaine de pavillon de

l'amiral de Court à la bataille de Toulon. Nommé, en 1746, chef d'escadre et gouverneur du Canada, il fut, en outre, chargé d'escorter avec 2 vaisseaux de guerre et 2 frégates, un convoi de 40 voiles marchandes. Au moment où il se disposait à appareiller, arriva en rade de l'île d'Aix le chevalier de Saint-Georges, chargé d'escorter avec 3 navires du roi la flotte du Canada et des Indes. Les deux commandants partirent de conserve le 10 mai 1747. Le 14, à la hauteur du cap Ortégal, ils rencontrèrent les deux amiraux Anson et Waren, à la tête de 17 bâtiments de forces supérieures. Mettant en ligne 5 vaisseaux de la Compagnie, ils résistèrent héroïquement avec leurs 12 bâtiments ; mais, écrasés par le nombre, tous les vaisseaux de guerre furent pris. Néanmoins les Anglais étaient tellement maltraités, que le convoi français échappa à l'ennemi, ainsi qu'un autre que Du Bois de la Motte ramenait du Canada. Conduit prisonnier en Angleterre, La Jonquière, après sa mise en liberté, alla à son poste. Il mourut, le 17 mars 1752, des suites de ses blessures. Son tombeau se voit dans la principale église de Québec. Il avait fait 38 campagnes, comptait 55 ans de services, et avait assisté à 10 combats et à plusieurs siéges ou prises de villes.

**LALANDE** (Julien-Pierre-Anne), — vice-amiral, grand officier de la Légion d'honneur, naquit au Mans, le 18 janvier 1737, et entra dans la marine peu après la rupture de la paix d'Amiens. Pendant les guerres de l'Empire, comme sous la Restauration, il servit activement, se distingua, étant enseigne, au combat des Sables-d'Olonne, se fit remarquer, en 1824, aux Antilles, et fut chargé de diverses missions dont l'exercice révéla les solides et brillantes qualités qui faisaient de lui un marin achevé. Aussi, quand Louis-Philippe voulut réorganiser l'escadre de la Méditerranée, ce fut au contre-amiral Lalande qu'il s'adressa. Pendant que le prince de Joinville faisait mettre à l'étude l'emploi de la

vapeur, cet agent dont la puissance était alors si insuffisamment connue, Lalande portait la marine à voiles au dernier degré de perfectionnement. D'un autre côté, convaincu que l'infériorité de notre artillerie navale et surtout la défectuosité de notre tir avaient été les principales causes de nos désastres à Aboukir et à Trafalgar, il s'attacha à perfectionner l'usage du canon, en modifiant le valet-erseau et surtout en habituant les canonniers à la charge précipitée consistant à enfoncer à la fois la gargousse et le boulet dans l'âme de la pièce. On était alors en 1839, et la guerre semblait imminente avec l'Angleterre qui, jalouse du réveil de notre marine, s'était hâtée de prendre possession d'Aden, à l'entrée de la mer Rouge; d'occuper la Nouvelle-Zélande, au moment où nous allions y faire flotter notre pavillon; qui enfin préparait la coalition de 1840 contre l'Égypte et la France. Mais telle était la confiance et l'ardeur dont Lalande avait rempli les officiers et les équipages de ses 11 navires qu'ils appelaient la lutte de tous leurs vœux. Louis-Philippe, plus prudent, crut devoir rappeler l'amiral, mais il maintint l'escadre qu'il porta même à 20 vaisseaux. Quant à Lalande, nommé membre de la Chambre des députés, par le département du Finistère, puis promu vice-amiral et réélu député en 1841 et 1842, il est mort à Paris le 19 mai 1844. Il était membre du Conseil d'amirauté et grand officier de la Légion d'honneur.

(*Guerres maritimes de la République et de l'Empire*, par le vice-amiral Jurien de la Gravière. — *La marine d'autrefois*, par le même.)

**LA LUZERNE** (FRANÇOIS DE BRIQUEVILLE, COMTE, PUIS MARQUIS DE), — vice-amiral du Ponant, naquit vers 1660, et était originaire d'une ancienne maison de Normandie. Garde de marine, en 1680, enseigne, en 1681, lieutenant de vaisseau, en 1682, il prit part, l'année suivante, au bombardement

d'Alger sous Duquesne. L'intrépidité qu'il montra dans cette affaire le fit choisir, en 1684, pour aller enlever, avec la chaloupe et le canot du vaisseau sur lequel il était embarqué, une barque espagnole qu'il prit à l'abordage, après un rude combat, dans lequel il perdit un doigt. La même année, il commanda un détachement à la descente de Gênes, et la lutte fut si meurtrière, qu'il ne ramena que la moitié de sa troupe. Il continua de servir avec le même succès jusqu'en 1689, époque où il fut fait capitaine de vaisseau, et assista au combat de Bantry-bay. L'année suivante, il se trouvait à Béveziers et commandait le bataillon amiral à la descente de Teignmouth. En 1692, à la Hougue, il se distingua sur le *Généreux*, et son vaisseau fut un des 22 qui, conduits par Pannetier, se réfugièrent à Saint-Malo. Dans la guerre de succession d'Espagne, il donna également des marques de valeur et de capacité. En 1703, commandant une escadre de 4 vaisseaux, il rencontra la flotte hollandaise du hareng escortée par 4 navires plus forts que les siens. Il les attaqua, en prit 2 à l'abordage, et enleva toute la flotte. L'année suivante, au combat de Malaga, il eut affaire successivement à 3 vaisseaux ennemis qu'il força de l'abandonner. Promu au grade de chef d'escadre, puis à celui de lieutenant-général des armées navales, il fit encore, en 1733, une campagne dans le Nord. Aussi fut-il élevé à la dignité de vice-amiral en 1741. Il était chevalier de Saint-Louis depuis 1699, commandeur depuis 1728, et chevalier des Ordres depuis 1739. Il est mort en 1746.

(*Provisions de vice-amiral du marquis de La Luzerne.*)

**LAMBLARDIE** (Antoine-Élie),—ingénieur, inspecteur général des travaux maritimes, fils de Jacques Élie, le fondateur de l'École Polytechnique, né à Dieppe, le 16 janvier 1784, n'avait que 14 ans quand il fut reçu au Prytanée, et moins de 2 ans après, était admis à l'École Polytechnique,

en vertu d'une dispense d'âge accordée tout à la fois au souvenir de son père et à son aptitude précoce. A sa sortie de l'école, il fut employé à Boulogne où il construisit la batterie appelée le Fort-en-Bois, puis successivement au canal de l'Ourcq, à l'agrandissement de l'écluse de Flessingue, à Venise, à la Rochelle et enfin à Cherbourg, où il fut spécialement chargé des importants travaux de la digue. C'est lui qui a fait exécuter le sous-bassement du fort central, vaste massif en maçonnerie, fondé au niveau des plus basses mers, sur l'ancien enrochement, et complétement revêtu de granit. La réussite de ce grand travail motiva l'adoption d'un système semblable pour la construction de la digue. Après quatre années de résidence à Cherbourg, Lamblardie, devenu ingénieur de première classe, fut nommé directeur des travaux maritimes au port de Lorient qui reçut aussitôt de grands développements. Sous son active impulsion, les beaux édifices de la Compagnie des Indes furent appropriés aux besoins de la marine ; une cale couverte fut construite ; une forme de radoub, une fosse aux mâts, des hangards furent projetés ; le curage du port fut amélioré, et ses produits, au lieu d'être jetés en rade, servirent à combler des lagunes et à former de nouveaux terre-pleins dans l'arrière-port. Son énergique opposition arrêta l'exécution d'un barrage éclusé commencé en vue de dessécher les marais qui longent le Scorf, en amont du port militaire, et qui eût eu pour résultat, en introduisant les eaux dans le lit du fleuve, d'atténuer l'effet des chasses naturelles, et de causer l'envasement du port et de la rade. A Brest, où il dirigea ensuite les travaux maritimes pendant 7 ans, il marqua son passage par un grand nombre de travaux dont les plus importants furent : le grand dépôt de bois de l'anse Kerhuon ; la forme de radoub de la pointe du Salou, aujourd'hui remplacée par une

forme à deux issues; le phare Saint-Matthieu et le vaste hôpital de la marine, qu'il ne fit toutefois que commencer, et que M. Trotté de la Roche continua sur les plans primitifs considérablement modifiés par lui-même. A son arrivée au ministère de la marine, en 1829, M. d'Haussez, qui, pendant la Révolution, avait dû la vie à son père, témoigna sa reconnaissance au fils en le faisant nommer inspecteur divisionnaire et adjoint à l'inspection générale des travaux maritimes, dont il devint inspecteur général titulaire, en 1835. Pendant les 13 dernières années de sa vie, appelé à faire partie du conseil général des ponts et chaussées, de la commission mixte des travaux publics, du conseil des travaux de la marine, de la commission des phares et du conseil de perfectionnement de l'École Polytechnique, Lamblardie prit une part active et influente à la discussion des grandes questions agitées dans ces conseils. Il est mort à Paris, le 23 janvier 1852, officier de la Légion d'honneur.

(*Notice de M. Bernard.*)

**LA MOTTE-PICQUET** (LE COMTE TOUSSAINT-GUILLAUME PICQUET DE LA MOTTE, *plus connu sous le nom de*), — lieutenant général des armées navales, né à Rennes, en 1720, entra, comme garde, dans la marine, en 1735, et fit, en cette qualité, plusieurs campagnes sur les côtes d'Afrique, dans la Baltique et à la Martinique. Nommé, en 1743, sous-brigadier des gardes de la marine et aide d'artillerie, il fut, après deux croisières dans la Manche et sur les côtes d'Irlande, embarqué, en 1745, sur la *Renommée*, commandants Perrier de Salvert et Kersaint, et prit part aux différents combats de cette frégate dans les parages de Terre-Neuve, aux Açores et sur les côtes de France. A l'affaire de Belle-Ile notamment, il remplaça Kersaint qui avait été dangereusement blessé, et blessé lui-même, il fut promu capitaine. Il embarqua ensuite, comme second sur la frégate le *Cumber-*

*land,* commandant Mesedern, qui, après une relâche à la Corogne, eut à soutenir, en 1748, un combat contre une frégate anglaise supérieure. Depuis la paix d'Aix-la-Chapelle jusqu'à la fin de la guerre de Sept ans, La Motte-Picquet ne cessa de naviguer en sous-ordre dans l'Inde et aux Antilles, et fut fait chevalier de Saint-Louis, en 1756. Promu, peu après le traité de Paris, au grade de capitaine de vaisseau, il fit, sur la frégate la *Malicieuse,* une croisière sur les côtes de Barbarie. Attaché, en 1772, à l'escadre d'évolutions du comte d'Orvilliers, il s'y fit remarquer, comme capitaine du *Cerf-Volant,* par la précision de ses manœuvres. Après un voyage à Paris où il fut appelé, en 1775, par M. de Sartine pour travailler à l'ordonnance qui parut l'année suivante, il prit, comme capitaine de pavillon du duc de Chartres, le commandement du *Solitaire* dans l'escadre d'évolutions du comte du Chaffault. Nommé chef d'escadre, en 1778, il remplit les mêmes fonctions sur le *Saint-Esprit,* à la bataille d'Ouessant. Chargé, après la rentrée de la flotte, d'aller établir une croisière sur les côtes d'Angleterre, il captura, dans l'espace d'un mois, 13 bâtiments. La même année, il escorta avec 5 vaisseaux et plusieurs frégates un convoi de 30 voiles, se rendant à la Martinique, puis, sa mission remplie, il se rangea sous les ordres du comte d'Estaing, et participa à la prise de la Grenade. Dans le combat livré, le surlendemain, à l'amiral Byron, placé en serre-file, il eut à combattre à la fois 3 vaisseaux anglais, ne les abandonna que quand ils furent secourus par deux autres, et, blessé dans cette affaire, il prit encore part néanmoins au siége de Savannah. Après le départ du comte d'Estaing pour l'Europe, il osa s'engager avec 3 vaisseaux contre 13 pour défendre une flottille marchande dont il sauva la moitié, et revint lui-même presque sans pertes à Fort-Royal. Félicité par l'amiral Hyde-Paiker sur le courage éclatant qu'il avait déployé

en cette circonstance, et élevé par Louis XVI à la dignité de commandeur de Saint-Louis, il sortit bientôt de la Martinique avec 6 vaisseaux et 6 frégates, à la tête desquels il établit une croisière entre les îles anglaises, et, malgré la supériorité des forces navales ennemies dans ces parages, il rentra à Fort-Royal, en ramenant 15 bâtiments capturés. Informé, en 1780, de la prochaine arrivée de Guichen, il partit avec un convoi destiné pour Saint-Domingue. Le 20 mars, 7 jours après son départ, il rencontra, à 7 lieues du Cap, une division de 3 vaisseaux anglais aux ordres du commodore Cornwalis, la poursuivit et engagea avec elle un combat de chasse qui dura six heures. Séparé de l'escadre par la supériorité de sa marche, l'*Annibal*, qu'il montait depuis 1778, eut à lutter le lendemain seule contre toute la division. Mais il se défendit si énergiquement qu'il donna aux siens le temps de le rallier. La Motte-Picquet avait encore reçu dans cette affaire une blessure grave à la poitrine. A peine pansé, il se remit à la poursuite de Cornwalis ; mais il dut l'abandonner, à la vue d'une seconde division ennemie. Il rejoignit alors l'armée de Guichen avec laquelle il revint à Cadix, et de là à Brest, en 1781. Trois mois après, il appareilla de nouveau avec 6 vaisseaux, 3 frégates et 2 cotres pour aller croiser sur les côtes d'Angleterre. Il montait l'*Invincible*. Parvenu, le 1er mai, à la hauteur des Sorlingues, il eut connaissance d'une division de 2 vaisseaux et de 2 frégates commandée par le commodore Hotham et escortant un convoi de 34 bâtiments marchands qui revenaient en Angleterre chargés d'un riche butin fait sur les Hollandais à Saint-Eustache. La Motte-Picquet lui donna la chasse. Le commodore ayant fait le signal de sauve-qui-peut, il s'attacha au convoi, et amarina 22 navires marchands et 2 corsaires valant ensemble plus de 16 millions. Depuis cette époque jusqu'à la paix, il commanda encore l'escadre légère

dans la flotte franco-espagnole, soit en croisière, soit au siége de Gibraltar, soit enfin au combat du cap Spartel, où il attaqua le premier l'armée anglaise. Au mois d'avril 1783, il ramena à Brest une partie des vaisseaux rassemblés à Cadix pour l'expédition de la Jamaïque. Lieutenant général des armées navales depuis le mois de janvier de l'année précédente, il fut nommé, en 1785, grand-croix de l'ordre de Saint-Louis. Il survécut peu de temps à la guerre d'Amérique. Les fatigues de 46 ans de service et de 28 campagnes avaient altéré sa santé, et de fréquentes attaques de goutte hâtèrent sa mort, qui eut lieu à Brest, le 11 juin 1791. Le nom de La Motte-Picquet appartient aujourd'hui à un aviso à hélice de seconde classe.

(*Biographie bretonne.*)

**LANGERON** (LE MARQUIS DE), — lieutenant général des armées navales, né à Paris, vers le milieu du dix-septième siècle, entra au service, en 1670, et trois ans plus tard servait utilement à la bataille du 21 août soutenue par les Anglo-Français contre Ruyter. En 1674, il contribua à la prise d'un vaisseau espagnol. L'année suivante, il donna des preuves de la plus grande valeur dans le combat du 11 février sur les côtes de Sicile. En 1676, il commandait un vaisseau à la bataille de Stromboli, et se distingua probablement aussi à Agosta et Palerme, car il fut envoyé au roi pour lui porter la nouvelle du triomphe de Vivonne. Chef d'escadre, en 1698, il commanda la troisième division du corps de bataille à la Hougue. En 1694, il repoussa les Anglais de Camaret, grâce aux excellentes mesures de défense improvisées par Vauban. Lieutenant général des armées navales, en 1697, chevalier de Saint-Louis, en 1703, il commanda l'année suivante l'arrière-garde à la bataille de Velez-Malaga, et fut fait commandeur de l'Ordre, en 1707, pour sa belle défense de Toulon. Le duc de Savoie et le prince Eugène attaquaient cette ville par

terre, l'amiral Showel par mer, avec 48 vaisseaux Anglo-Bataves. Langeron avait reçu l'ordre de couler à fond dans la rade la flotte française, dans le cas où Toulon ne serait pas secouru, afin que l'ennemi, s'il prenait la place, ne pût en profiter. Il préféra la couler seulement à moitié pour la préserver du bombardement, et il ne conserva à flot que deux vaisseaux, le *Tonnant* et le *Saint-Philippe*, en les échouant, pour en faire des batteries. L'ennemi bombarda la ville ; mais il ne put endommager le port, défendu par le feu des 2 vaisseaux, et les Austro-Piémontais, éprouvant la même résistance du côté de la terre durent lever le siége, au bout d'un mois (22 août). C'était le maréchal de Tessé qui avait partagé avec Langeron l'honneur de cette défense. Langeron mourut peu de temps après, le 28 mai 1711, à Sceaux, près de Paris. — Son parent, le *comte de Maulevrier-Langeron*, frère du maréchal de France, était garde de l'étendard, en 1719, commandeur de Saint-Louis, en 1741, et lieutenant général des armées navales en 1750. Il est mort, le 12 février 1768, à Paris.

(*Histoires de l'ordre royal et militaire de Saint-Louis*, par d'Aspect et Mazas.)

**LANGLE** (DE, *Voy.* FLEURIOT DE LANGLE.)

**LAPÉROUSE** (JEAN-FRANÇOIS GALAUP, COMTE DE), — chef d'escadre, né le 23 août 1741, au château du Go, commune d'Albi, appartenait à une famille noble de Toulouse qui a donné quantité d'officiers à l'armée de terre et à la marine. Garde, en 1756, c'est-à-dire au début de la guerre de Sept ans, il embarqua successivement sur le *Célèbre*, la *Pomone*, le *Zéphir*, le *Cerf*, le *Formidable*, prit part avec dernier, à la défaite de Quiberon, où il fut grièvement blessé. On sait que ce vaisseau fut le dernier pris, tous les autres s'étant retirés sans être poursuivis, et presque sans avoir combattu. Lapérouse fut donc conduit prisonnier en Angle-

terre, mais on l'échangea bientôt, car nous le retrouvons peu après sur le *Robuste*, à bord duquel il fit trois campagnes en Amérique. Promu enseigne, en 1764, il ne cessa de naviguer jusqu'à la guerre de 1778, et dans les dernières années de cette période, il commanda successivement les flûtes la *Seine* et les *Deux-Amis*, avec lesquelles il fit plusieurs campagnes au Bengale, en Chine et dans l'Inde. Lieutenant de vaisseau, en 1777, il fut nommé commandant de l'*Amazone*, au début de la guerre d'Amérique, et commença à se signaler, sous les ordres du comte d'Estaing, par la capture de la corvette anglaise l'*Ariel* après une heure de combat, et peu après, par celle du corsaire le *Tigre*. Promu, en 1780, au grade de capitaine de vaisseau et commandant de l'*Astrée*, il soutint, le 21 juillet de l'année suivante, de concert avec La Touche-Tréville, commandant de l'*Hermione*, un brillant combat dans les parages du cap Breton, contre une frégate et 4 corvettes anglaises, et s'empara du *Charles-Town* et du *Jack*; mais ce dernier fut seul amariné, car la frégate profita de l'obscurité pour se dérober aux vainqueurs. Au mois d'avril 1782, il appareilla avec l'armée navale du comte de Grasse, pour escorter un convoi à Saint-Domingue. Le 12 au matin, ayant reçu l'ordre de remorquer, à la Guadeloupe, le *Zélé* qui avait reçu des avaries en abordant la *Ville-de-Paris*, il fut contrarié, au retour, par les vents, et ne put prendre part à la bataille de la Dominique. A la nouvelle du désastre, il rallia le commandant du *Caton* dont la petite division fut prise, peu de jours après, dans les parages de la Guadeloupe. L'*Astrée* seule échappa, après un combat de 2 heures, et ayant rencontré le *Triomphant*, elle fit route avec le marquis de Vaudreuil pour Saint-Domingue. Peu de temps après, cet officier général donna à Lapérouse le commandement du vaisseau le *Sceptre*, et des frégates l'*Astrée* et l'*Engageante*, avec mission d'aller détruire

les établissements anglais de la baie d'Hudson. Dans cette expédition qui eut pour résultat la ruine des forts de Wales et d'York, Lapérouse, non-seulement vainquit les obstacles naturels d'une mer hérissée d'écueils et de banquises, mais encore, il sut concilier l'humanité avec l'obéissance, en épargnant un magasin rempli de vivres, afin que les Anglais, qui s'étaient enfuis dans les bois, retrouvassent de quoi subsister. Désigné, après la paix de Versailles, comme l'homme le plus capable de poursuivre les découvertes de Cook, il fut chargé par Louis XVI d'un voyage de circumnavigation, dans un but tout à la fois politique, commercial, scientifique et même philanthropique, et fut nommé chef d'escadre pendant le cours du voyage. Ce fut le savant Fleurien qui rédigea avec soin les instructions, et le roi y ajouta quelques notes particulières. L'Angleterre elle-même voulut contribuer à l'entreprise en envoyant les instruments nautiques qui avaient servi à Cook. Quantité de savants et d'artistes furent adjoints à cette expédition composée de 2 frégates, la *Boussole* et l'*Astrolabe*, cette dernière commandée par Fleuriot de Langle. On appareilla de Brest, le 1er août 1785. Après avoir mouillé successivement à Madère, Ténériffe, la Trinité et l'île Sainte-Catherine au Brésil, Lapérouse doubla le cap Horn, relâcha à la Conception, atteignit, le 9 avril 1786, l'île de Pâques, passa par les Sandwich où Cook avait péri 9 ans auparavant, toucha à Mowé, puis continua sa route vers le Nord, reconnut le continent américain à la hauteur du Saint-Élie, et séjourna quelque temps dans le *Port des Français*, au N. de l'île de Sitka. Ayant perdu 2 chaloupes et 21 matelots dans les brisants du détroit, il acheta aux naturels une petite île, où il éleva un modeste monument à la mémoire de ses compagnons, et la nomma *île du Cénotaphe*, puis il descendit au S., contrairement à Cook, et rangea la côte du N.-O. jusqu'à Monterey en Californie,

en complétant l'hydrographie de ces parages. De Monterey il se dirigea vers l'O., découvrit dans le tropique septentrional, au N. des Sandwich, la petite île *Necker*, passa en vue des Mariannes, et le 3 janvier 1787, mouilla en rade de Macao. Il en repartit, le 5 février, aborda à Cavite, dans l'île de Luçon, visita Manille, cotoya Formose ainsi que les îles des Pêcheurs, entra dans le détroit de Corée, y découvrit la petite île *Dagelet*, ainsi nommée de l'astronome sous ses ordres, franchit la mer du Japon, aborda la côte de Mandchourie, à la droite du détroit de Tsougar, nomma la *baie de Ternay* au 45e parallèle, celle de *Suffren* vers le 48e, releva la position exacte de l'île Sanghalien, y découvrit les bancs de *Langle*, d'*Estaing*, de *la Jonquière*, et n'ayant pu franchir le nord de la Manche de Tartarie, innavigable pour les bâtiments d'un fort tonnage, il revint mouiller dans la baie *Castries*, puis redescendit au sud, et, passant entre Saghalien et Yeso, découvrit le détroit qui a gardé son nom. Il explora ensuite les Kouriles, où il laissa le nom de *canal de la Boussole*, et vint mouiller, le 7 septembre, à Petropolausk. En étant reparti le mois suivant, il coupa la ligne, pour la troisième fois, vers le 180e, et le 6 décembre, mouilla à l'île de Maouna, au centre de l'archipel des Navigateurs. C'est là que Fleuriot de Langle et le naturaliste Lamanon furent assassinés avec dix personnes des deux équipages. Lapérouse arrêtant généreusement l'ardeur des siens qui voulaient massacrer indistinctement innocents et coupables, visita quelques îles de l'archipel des Amis, et enfin relâcha, le 26 juillet 1788, à Botany-Bay, pour y faire construire une nouvelle chaloupe, au moment où le commodore Philipp fondait le premier établissement anglais en Océanie. Les frégates reprirent la mer vers la fin de février, puis on ne reçut plus de leurs nouvelles. Trois années s'écoulèrent. L'expédition d'Entrecasteaux, si malheureuse d'ailleurs, n'eut que des ré-

sultats négatifs en ce qui concernait Lapérouse. Ce ne fut qu'en 1827 que le capitaine anglais Peter Dillon donna les premiers indices de la fin malheureuse de l'explorateur français, d'après les renseignements qu'il avait recueillis dans un voyage à l'île de Ticopia, et trouva dans l'île de Vanikoro des preuves certaines du naufrage. Dumont d'Urville, qui vint après lui, fit ériger un monument en l'honneur de Lapérouse et rapporta des débris qui ont été déposés au Musée du Louvre. En 1842, la ville d'Albi a élevé une statue à Lapérouse ; son nom a été donné à un brick à voiles de premier rang de la marine impériale, puis récemment (1864) à une rue du nouveau Paris, située entre les avenues d'Iéna et du Roi de Rome. Il n'avait pas laissé d'enfants ; mais ses deux beaux-frères ont été autorisés à joindre son nom au leur ; c'est de là que viennent les deux familles des Dalmas et des Barthe de Lapérouse.

(*Relations de Millet de Mureau, Peter Dillon et Dumont d'Urville.* — Charton, *Voyageurs modernes.*)

**LA ROCHE SAINT-ANDRÉ** (Gilles, chevalier de), — chef d'escadre, issu d'une des plus anciennes familles du Poitou, qui, jusqu'à ces derniers temps, a fourni un grand nombre d'officiers aux armées de terre et de mer, naquit à Montaigu (Vendée), en 1621, et servit sur terre jusqu'en 1648, époque où une commission de la reine mère lui conféra le commandement du vaisseau l'*Elbeuf*. A partir de l'année suivante, il se distingua contre les Espagnols, et fut nommé chevalier de Saint-Michel. Sa glorieuse campagne de 1651 sur le vaisseau la *Duchesse* détermina Louis XIV à le nommer, en 1652, gentilhomme de sa chambre. Il avait coulé à fond 5 gros vaisseaux sous le fort de Castellamare et s'était particulièrement signalé dans le combat du lendemain. Chargé, en 1655, du commandement d'une escadre de 4 vaisseaux portant des missionnaires à Madagascar, il fit

dans son expédition des découvertes intéressantes pour l'hydrographie et l'histoire naturelle. De 1661 à 1663, il purgea nos côtes des corsaires barbaresques. Nommé, en 1666, au commandement du *Rubis*, il fut, après plusieurs missions heureusement accomplies, enveloppé par 44 bâtiments anglais, et ne se rendit pourtant qu'à la dernière extrémité. Mis en liberté presque immédiatement par Charles II, il alla avec Forant acheter 2 vaisseaux à Copenhague, fut chargé au retour d'un convoi hollandais, et attaqué en route par 6 frégates anglaises, les repoussa vigoureusement. Chef d'escadre en 1667, il mourut prématurément au mois de juin de l'année suivante dans la rade de Vigo. Il avait été nommé chevalier de l'ordre du Christ de Portugal pour avoir préservé Lisbonne d'un bombardement par les Anglais.

(*Les gentilshommes verriers de Monchamps*, etc., par Dugast-Matifeux (Nantes, Ve Mellinet), 46 pp. in-8.)

**LA SALLE** (Robert CAVELIER, sieur de), — découvreur, né à Rouen, où il fut baptisé le 22 novembre 1643, appartenait par son père, mercier en gros, à la haute bourgeoisie de cette ville. Après de fortes études mathématiques chez les jésuites de sa ville natale, il voulut s'affilier à l'ordre; mais une déclaration de 1666 interdisant aux religieux de prononcer des vœux avant l'âge de 25 ans, il changea d'idées dans l'intervalle, et, à la mort de son père, il quitta les jésuites, leur laissant sa part d'héritage, et n'ayant pour unique ressource que le capital d'une rente de 400 francs, il partit pour le Canada, afin d'y tenter la fortune et d'y chercher un passage à la Chine. A peine arrivé dans la colonie, il s'établit, non loin de Montréal, dans un endroit qui, encore aujourd'hui, a gardé le nom de *Chine*, et fit des défrichements sur le cours supérieur du Saint-Laurent, en même temps qu'il préludait à ses projets futurs par des excursions chez les tribus indiennes. Puis se lassant de la vie

de pionnier, il vendit la succession qu'il avait recueillie et commença sa carrière de découvreur. Dans ses courses, il avait entendu parler de la belle rivière de l'Ohio qui, disaient les Indiens, a son cours vers l'Ouest, et au bout de laquelle, après 7 ou 8 mois de marche, *la terre est coupée*, ce qui voulait dire qu'elle finit dans l'Océan. La Salle pensa que cette mer devait être le golfe de Californie. En conséquence, le 6 juillet 1669, il partit du village de *Chine*, avec deux sulpiciens, les abbés Dollier et de Gallinée. L'expédition se composait d'une flottille de 9 canots d'écorce, conduits par des Iroquois et un guide hollandais. Franchissant le saut Saint Louis, La Salle, après un mois de fatigues, arriva, en remontant les rapides, jusqu'au lac Ontario. De là, malgré le refus des sauvages Sonnontouans de lui donner de nouveaux guides, il se dirigea vers le Niagara qu'il remonta un peu au-dessus de la chute, et entra dans l'Érié. C'est sur les bords de ce lac qu'il fut rencontré par le jésuite Louis Jolliet, qui entraîna les sulpiciens, en leur indiquant une route vers l'Ouest, par laquelle ils arrivèrent au lac Supérieur, d'où ils retournèrent à Montréal. Refusant de les suivre, La Salle se dirigea vers le Sud, atteignit l'Ohio, et suivit ce fleuve jusqu'au 37e parallèle, c'est-à-dire jusque vers le confluent du Mississipi. Là se borna son premier voyage; mais dès l'année suivante (1670), il reprit ses courses. A cette époque, l'intendant Jean Talon, expédié par Colbert au Canada, avec mission d'achever la colonisation du pays, envoyait Saint-Simon et le père Albanel fonder un établissement dans la baie d'Hudson ; Saint-Lusson à l'Ouest, pour chercher une communication entre le Canada et le grand Océan ; La Salle au Sud, pour trouver l'ouverture du golfe du Mexique. Ce dernier partit vers la fin de l'année 1670, et suivit d'abord la route qu'il avait déjà prise jusqu'au lac Érié, puis voulant juger par lui-même de la

véracité des indications données par Jolliet, il franchit la rivière et le lac *Saint-Clair*, ainsi nommé par lui en raison de la fête du jour, entra dans la *mer douce* (lac Huron), passa entre la presqu'île occidentale de ce lac et la presqu'île méridionale du lac supérieur, et, laissant à sa gauche la baie des *Puans* qu'il appelle un lac, parcourut le grand lac Michigan, à la partie méridionale duquel il reconnut le havre de Chicago. De là, franchissant la faible ligne de partage des eaux qui sépare les lacs du bassin du Mississipi, il arriva à la rivière des Illinois, un des affluents de gauche du grand fleuve qu'il appela *Seignelay*. Il la suivit jusqu'à son confluent, puis descendit le *fleuve Colbert* (Mississipi) jusqu'au 36e parallèle. Il s'arrêta là, n'osant aller plus loin, avec le petit nombre d'hommes qui l'accompagnaient, et ayant d'ailleurs l'espérance, presque certaine, d'arriver au golfe dans un voyage ultérieur. Sur la demande de Frontenac, gouverneur du Canada, Louis XIV accorda, en 1675, à La Salle des lettres de noblesse. Celui-ci, de son côté, passa en France, pour y obtenir la faveur de continuer ses découvertes. Des lettres patentes, en date du 12 mai 1678, lui concédèrent la seigneurie et le gouvernement des forts qu'il ferait bâtir sur sa route, avec quelques privilèges de traite, pour l'indemniser de ses dépenses. Parti de la Rochelle, le 14 juillet 1678, avec une trentaine d'hommes, tant pilotes que matelots, et auxquels se joignirent plusieurs récollets du Canada, entre autres le P. Hennepin, qui a prétendu, dans sa relation romanesque, ravir à La Salle l'honneur de sa découverte, il se rendit à Québec, de là au fort Frontenac, dont il augmenta les travaux, et construisit un autre fort vers l'endroit où est aujourd'hui Queenstown. L'année suivante (1679), monté sur le *Griffon*, brigantin qu'il avait construit à l'entrée de l'Érié, il reprit le chemin déjà parcouru jusqu'au Michigan. Au sud de ce lac, il renvoya son navire, et des-

cendit, comme précédemment, l'Illinois où il éleva le fort *Crève-Cœur*, ainsi nommé par allusion aux obstacles qui avaient déjà traversé son entreprise. Avant de poursuivre ses découvertes, il fit explorer par le P. Hennepin et deux autres récollets le haut Mississipi, pendant que lui-même, après avoir élevé le fort Saint-Louis, retournait à Frontenac, pour y avoir des nouvelles de son brigantin. Il y apprit la destruction du *Griffon* et le massacre de son équipage par la peuplade des Outouais, et retourna au printemps de 1681 à Crève-Cœur. Les siens avaient pillé tout le pays jusqu'aux lacs, et forcé les Iroquois à leur déclarer la guerre. Sans se laisser abattre par ces désastres, La Salle, résolu de mener à terme son vaste projet, descendit le grand fleuve, traversa le territoire des Arkansas et des Natchez, et enfin, le 9 avril 1682, après 350 lieues de navigation sur une simple barque, et après avoir reconnu les différentes bouches du Mississipi, arriva au golfe du Mexique. Sur les principaux points parcourus, il avait planté des croix, arboré les armes de France en signe de prise de possession, et donné aux territoires decouverts le nom de *Louisiane*, aujourd'hui borné au delta du fleuve. En revenant sur ses pas, il eut encore le soin d'établir par l'Ohio une communication entre la Louisiane et le Canada, et, après un an de séjour, soit chez les Illinois, soit dans la région des lacs, il revint, en 1683, à Québec, d'où il se hâta de retourner en France. Nouveau Christophe Colomb, il avait été desservi auprès de Seignelay par de La Barre, successeur de Frontenac, et d'ailleurs ses découvertes en appelaient d'autres qu'il était jaloux de compléter. Il n'eut pas de peine à se disculper, et obtint, avec le commandement de tous les territoires situés entre les lacs et le golfe du Mexique, le don d'un navire de guerre de 40 canons, le *Joly*, auquel furent adjoints trois autres bâtiments commandés par M. de Beaujeu qui, pendant la

route, était subordonné à La Salle et devait ensuite le seconder de tous ses moyens. L'expédition, composée de 400 à 500 soldats et colons dont le choix fut malheureusement loin d'être irréprochable, partit de Rochefort, en 1684. On n'était pas encore à Saint-Domingue, que Beaujeu, mécontent de l'infériorité de sa position, suscitait dégoûts sur dégoûts à La Salle. La mésintelligence entre les deux chefs n'avait fait que croître quand on arriva sur les côtes de Floride que La Salle voulait explorer. Une erreur de route et l'obstination de Beaujeu le firent aborder à la baie de Saint-Bernard au Texas, où il débarqua, trop heureux de se séparer de son compagnon qui revint en France aussitôt. Laissé presque sans ressources dans un pays inconnu, La Salle, sans se décourager, tenta des essais de culture, mais la sécheresse, les bêtes fauves et les aggressions des peuplades voisines, non moins féroces, firent avorter ses projets. De là des privations et la misère, mauvaise conseillère, qui engendra l'esprit de révolte. Il crut que la crainte vaudrait mieux que la douceur pour ramener dans le devoir ses compagnons aigris. Il en fut la victime. Ayant résolu de gagner par terre le pays des Illinois et de là le Canada, il partit, en 1687, avec une petite troupe composée de son frère, de deux de ses neveux, d'autant de missionnaires et de douze colons. On marchait par groupes, afin de trouver plus sûrement les moyens de se nourrir. La caravane n'était plus qu'à 40 lieues du pays des Cenis, quand trois des colons, après avoir massacré un des neveux de La Salle, le tuèrent lui-même d'un coup de fusil (20 mars), et insultèrent à son cadavre. Telle fut la triste fin de l'homme qui avait donné à la France un monde que le gouvernement de Louis XV ne sut pas conserver.

(*Journal historique du second voyage de La Salle* par Michel, sur les papiers de Joutet. — P. Margry, *Les Normands dans*

*l'Ohio et le Mississipi*, dans le *Journal général de l'Instruction publique* des 30 juillet, 20 et 30 août, et 17 septembre 1862.)

**LA SUSSE** (AARON-LOUIS-FRÉDÉRIC REGNAULT, BARON DE), — vice-amiral, né à Saint-Brieuc, le 3 juillet 1788, entra dans la marine en qualité de novice, en 1800. Fait, la même année, aspirant, il assista, en 1804, à bord de la canonnière n° 97, à un combat qu'elle eut à soutenir dans la baie d'Audierne, et, en 1805, sur l'*Algésiras*, au combat du Ferrol. Promu enseigne, en 1808, il fut embarqué sur le *Polonais*, et il se trouvait aux Saintes, à bord de ce vaisseau, lors du bombardement de 1809. Il passa ensuite sur la *Néréide*, où il prit une part très-honorable aux trois combats de cette frégate jusqu'en 1811. Lieutenant de vaisseau, en 1811, il commanda successivement la gabarre l'*Emulation* et la corvette la *Lyonnaise*. Envoyé, en 1821, au Brésil, il reçut à bord de ce bâtiment les épaulettes de capitaine de frégate. Peu de temps auparavant, il avait été nommé chevalier de la Légion d'honneur. En 1827 et en 1828, il commanda dans le Levant la corvette la *Victorieuse*. Capitaine de vaisseau au 31 décembre, il prit le commandement du *Conquérant*. Il commanda ensuite successivement la *Ville-de-Marseille*, vaisseau sur lequel il coopéra au bombardement du Tage, l'*Artémise*, où il remplaça le capitaine de vaisseau Gallois dans le commandement de la division qui revenait d'Ancône, et enfin, en 1835, le *Montebello*. Nommé contre-amiral, en 1837, il conserva son pavillon à bord de ce vaisseau, et dirigea une division de l'escadre placée sous les ordres du vice-amiral Hugon. En 1843, lorsqu'il quitta son commandement, il fut fait grand officier de la Légion d'honneur, et l'année suivante, vice-amiral. Jusqu'en 1851, il resta attaché au conseil d'amirauté et à celui des travaux; puis il reçut le commandement de l'escadre d'évolutions qui fut envoyée, en 1854, dans les eaux de la Grèce, pour veiller sur les actes

de l'empereur Nicolas. Malheureusement en ce moment le vice-amiral La Susse arrivait au terme de son commandement et de sa carrière, et le 15 juillet, il remit entre les mains du vice-amiral Hamelin, en rade de Bezika, le commandement de l'escadre. Placé dans le cadre de réserve, il est mort, le 17 août 1860, à Pontrieux (Côtes-du-Nord).

**LA TOUCHE-TRÉVILLE** (Louis-René Madeleine LE VASSOR, comte de), — vice-amiral, neveu d'un lieutenant général des armées navales qui avait commandé, en 1780, l'escadre légère de l'armée franco-espagnole sous d'Orvilliers, naquit à Rochefort, le 3 juin 1745, entra dans la marine, à l'âge de treize ans, et assista avec son oncle à la funeste journée de Quiberon, sur le *Dragon*, un des sept navires qui se réfugièrent dans la Vilaine. Devenu enseigne, il passa dans l'armée de terre et y resta jusqu'en 1772, époque où il obtint sa réintégration dans la marine, avec le grade de capitaine de brûlot. Promu au grade de lieutenant de vaisseau, en 1777, il commanda, au début de la guerre d'Amérique, la corvette le *Rossignol*, avec laquelle il s'empara de plusieurs bâtiments anglais dans la Méditerranée, ce qui lui valut la croix de Saint-Louis, en 1779, et l'année suivante, le commandement de la frégate l'*Hermione*. Après avoir fait deux prises, il fut chargé de reconduire en Amérique le général La Fayette. Ayant accompli sa mission, il croisait à l'entrée de la baie de New-York, lorsqu'il fut aperçu par l'*Isis*, frégate anglaise, soutenue de trois autres bâtiments (7 juin 1780). De là un combat très-vif, dans lequel La Touche-Tréville eut le bras droit traversé par une balle ; mais il resta maître du champ de bataille, ce qui n'empêcha pas le capitaine anglais de l'accuser d'avoir pris la fuite. La réponse de La Touche fut sans réplique : « Délabré comme je l'étais, disait-il en la terminant, je ne pouvais vous poursuivre. Pourquoi dès lors n'avez-vous pas continué le com-

bat? » Promu capitaine de vaisseau en raison de ce beau fait d'armes, il continua de croiser, avec sa frégate, sur les côtes de l'Amérique du Nord, sous les ordres supérieurs de Lapérouse, commandant de l'*Astrée*. Le 21 juillet 1781, à la hauteur de Louisbourg, on rencontra trois frégates et trois corvettes anglaises chargées de la protection d'un convoi. Les deux capitaines s'attachèrent à la plus forte frégate, le *Charlestown*, de 28, qui amena son pavillon, ainsi que la plus petite des corvettes; mais celle-ci put seule être amarinée, la frégate ayant profité de l'obscurité de la nuit pour se soustraire aux vainqueurs. La Touche-Tréville continua de se distinguer dans des combats de navire à navire jusqu'au 13 septembre 1782, époque où la frégate de 40 l'*Aigle*, qu'il commandait, ayant échoué à l'embouchure de la Delaware, il fut obligé de se rendre à une escadre anglaise. Devenu libre à la paix, il remplit successivement divers emplois dans la marine, et contribua à la rédaction du code maritime de 1786. Chancelier de la maison du duc d'Orléans, en 1787, député de la noblesse du bailliage de Montargis aux états généraux de 1789, il fut un des premiers nobles qui se réunirent au Tiers, et prêta sans restriction le serment militaire à l'assemblée. Nommé, en 1792, au commandement d'une division devant faire partie de l'escadre de la Méditerranée, il arbora son pavillon sur le *Languedoc*, et alla rejoindre l'amiral Truguet qu'il accompagna dans l'expédition d'Oneille. Il força ensuite par sa fermeté le roi de Naples à donner satisfaction à la République d'une insulte faite à l'ambassadeur français, M. de Sémonville. Promu contre-amiral, le 1er janvier 1793, il fut destitué, le 3 octobre suivant, comme noble. Rappelé nominalement à l'activité par le Directoire, en 1795, il resta néanmoins cinq ans encore sans être employé. Enfin le Premier Consul, en 1800, le réintégra dans son grade, et lui donna

le commandement de la flotte de Brest. La Touche-Tréville veilla à la défense de la rade jusqu'au moment où, la dissolution de l'armée navale de Bretagne ayant été décidée, il conduisit heureusement à Rochefort quatre des navires qui la composaient. Nommé alors au commandement en chef de la flottille de Boulogne qu'il fut chargé d'organiser, il se rendit à son poste avec ses quatre vaisseaux et plusieurs chaloupes canonnières. A peine arrivé à Boulogne, il fut attaqué par Nelson. Le vainqueur d'Aboukir, qui s'était vanté de détruire sans peine « ces coquilles de noix », ne put, malgré ses machines infernales, ébranler la ligne d'embossage formée par l'amiral français au devant du port, et fut repoussé avec perte. Une seconde tentative, plus sérieuse et faite de nuit, ne réussit pas mieux. La Touche-Tréville, constamment à l'ancre et aux aguets, gardait ses bâtiments comme une forteresse. Pendant la trêve connue sous le nom de paix d'Amiens, il dirigea en sous-ordre l'expédition de Saint-Domingue, et lorsqu'en 1802 le vice-amiral Villaret-Joyeuse revint en France, il eut la pénible et ingrate mission de rapatrier les malades, de recevoir les nouvelles troupes, et d'empêcher le débarquement des armes et munitions destinées aux insurgés. Malade lui-même, il revint en France, en 1803. Grand officier de la Légion d'honneur, vice-amiral à la fin de la même année, il reçut le commandement de l'escadre de Toulon qui, d'après les plans de l'Empereur, devait rallier devant Boulogne les forces navales destinées à opérer la descente, et dont il aurait eu le commandement suprême. La mort ne lui permit malheureusement pas de réaliser les brillantes espérances qu'avaient fait concevoir à Napoléon son activité et ses beaux antécédents. Le 19 août 1804, il succombait sur le *Bucentaure* aux suites de la maladie qu'il avait contractée à Saint-Domingue. Son tombeau est au cap Sicié, à l'entrée de la rade de Toulon.

Son nom a été donné à un aviso à hélice de seconde classe de la marine impériale. On lui a attribué deux écrits, l'un sur l'économie politique, l'autre sur l'agriculture. Nous les croyons de son collègue à l'assemblée, M. Creuzet La Touche.

**LE BOZEC** (Pierre-Marie), — capitaine de vaisseau, né à Bréhat (Côtes du-Nord), le 28 avril 1769, entra dans la marine comme mousse, en 1782 et, après une première campagne au service de l'État, continua de naviguer au commerce jusqu'en 1792, où il obtint le brevet d'enseigne non entretenu. Nommé, l'année suivante, au commandement de la canonnière la *Vaillante*, il lutta une heure durant contre une corvette anglaise de 18 canons qu'il força de l'abandonner. Fait lieutenant de vaisseau, en 1794, il passa sur la corvette la *Républicaine*, et y resta soixante mois sous voiles, croisant tantôt dans la Manche ou dans l'Atlantique, tantôt dans les mers du Nord. Dans ses diverses croisières, il s'empara de 76 batiments anglais. Réduit à 81 hommes d'équipage par suite de l'obligation où il avait été de donner des matelots aux prises faites, il fut rencontré, le 25 août 1799, sur la côte de Surinam, par la frégate anglaise *Tamar*, de 44 canons. Après un quart d'heure de lutte qui ne fit que constater la supériorité de ses adversaires, la corvette française, rasée de tous ses mâts, fut obligée d'amener pavillon. Rendu à la liberté, Le Bozec, qui était capitaine de frégate depuis 1796, servit d'abord comme second de la *Sirène*, puis comme commandant de la *Clorinde* destinée pour Saint-Domingue. Pendant sa station dans cette colonie, il concourut à plusieurs missions, et prit part à la prise du Port-de-Paix. La colonie étant restée au pouvoir des nègres, il refusa, ainsi que le capitaine Montalan, commandant de la *Vertu*, de souscrire à la capitulation du capitaine de vaisseau Barré, commandant des

forces navales françaises, et appareilla pour s'éloigner; mais le vent étant tombé, les deux frégates furent faites prisonnières. Cette seconde captivité de Le Bozec dura plus de sept ans. Quand il revint en France en 1811, il commanda successivement le *Friedland* et le *Marengo*, puis une division composée de deux frégates et d'une corvette. Capitaine de vaisseau de première classe, en 1816, il fut nommé, l'année suivante, au commandement de la *Flore*, avec laquelle il fit un voyage à Cayenne. Il partit de cette colonie avec la corvette la *Coquette*, pour montrer de nouveau le pavillon français dans la mer des Antilles. Les rapports qu'il transmit pendant sa mission et les documents hydrographiques qu'il rassembla sur le mouillage des îles du Salut lui valurent des témoignages de satisfaction du ministre. Admis à la retraite, en 1828, il est mort à Bréhat, le 15 mai 1829, commandeur de la Légion d'honneur et chevalier de Saint-Louis.

(*Biographie bretonne.*)

**LÉDÉAN** (Aimé Jean-Louis-Nicolas-René), — ingénieur, né à Quimper le 27 juin 1776, d'un commissaire des états de Bretagne, ancien employé de la Compagnie des Indes, fut reçu, en 1794 au nombre des élèves que l'École Polytechnique, qui venait d'être fondée, admit pour la première fois, en sortit en 1797 le premier pour les constructions navales, parcourut successivement tous les échelons de sa carrière, et mit vingt-six ans à s'élever du simple rang d'élève-ingénieur à celui d'ingénieur de première classe, grade qu'au surplus il gagna avec éclat. Frappé des dangers du déboisement de la France et de la pénurie qui pouvait en résulter pour notre marine, le ministre avait consulté les ports sur l'importante question de suppléer par l'assemblage des petits bois aux premières espèces, dans la charpente des vaisseaux. Lédéan envoya un mémoire re-

marquable, et étudia avec soin la question dans une série de lettres qui furent publiées par les *Annales maritimes*. Passé, en 1823, du port de Brest à celui de Lorient, il y continua la construction de la *Surveillante*, commencée par Boucher, et s'attacha spécialement à perfectionner l'outillage de ce port. Chargé, en 1830, de diriger, à Lorient l'École d'application du génie maritime, il fut appelé trois fois à la Chambre par les électeurs de cette ville, en 1834, 1837 et 1839. Lors de son second mandat, il prit sa retraite. Il est mort à Vichy, le 6 juin 1841, chevalier de Saint-Louis, officier de la Légion d'honneur. Outre la *Lettre sur la rareté toujours croissante des bois de construction*, on a de lui des *Notes sur les feuilles de cuivre employées au doublage des vaisseaux*, et quelques autres écrits intéressants, dont un archéologique sur la situation du *Vindana-Portus* de Ptolémée et sur celle du *Camp romain de la Gward*.

(*Biographie bretonne*.)

**LE JOILLE** (Louis-Jean-Nicolas), — chef de division, né à Saint-Valery-sur-Somme, le 11 novembre 1759, commença à naviguer, dès l'âge de sept ans, sur un bâtiment de commerce commandé par son père, et, après quelques voyages dans la Méditerranée, revint faire ses études dans sa province, servit dans la marine militaire, en qualité d'officier auxiliaire, pendant la guerre d'Amérique, assista au combat de la Praya, où il servait sous les ordres de son père, commandant du *Degranbourg*, bâtiment de commerce affrété par l'État, et depuis la paix jusqu'en 1793, navigua de nouveau au commerce. Mais, à la reprise des hostilités, il fut nommé lieutenant de vaisseau et commandant de la corvette la *Cérès*, avec laquelle il s'empara d'un brick anglais. En 1795, il commandait, sous les ordres du contre-amiral Martin, l'*Alceste*, frégate française prise par les Anglais, cédée par eux à la Sardaigne et reprise par le vaisseau le *Tonnant*,

sur lequel Le Joille était lieutenant en pied. Le 7 mars, en vue des côtes de Corse, on eut connaissance d'un vaisseau anglais de 64, le *Berwick*, ayant une mâture de fortune de frégate, auquel on donna la chasse. L'*Alceste*, en raison de sa marche supérieure, l'atteignit la première, et le força d'amener après un quart d'heure de combat, pendant lequel la *Vestale* et le *Duquesne* étaient venus au secours de la frégate française. Le Joille, qui avait été grièvement blessé dans cette affaire, fut nommé capitaine de vaisseau. Promu chef de division peu après, il commanda le *Généreux* à Aboukir. Placé à l'arrière-garde, comme matelot d'arrière du *Guillaume-Tell*, il prit peu de part à l'action, comme toute la division Villeneuve; cependant il démâta le *Bellérophon*, mais il le perdit par la lenteur de l'officier chargé de l'amariner. D'ailleurs, par sa position, les boulets incommodaient tellement le *Guillaume-Tell*, que Villeneuve lui ordonna de cesser de tirer. Le lendemain, à onze heures du matin, quand Villeneuve fit signal d'appareillage, le *Généreux* se dirigea sur Malte avec le *Guillaume-Tell*, la *Diane* et la *Justice*. Dans la nuit du 18 août, Le Joille, qui s'était séparé de ses compagnons, enleva sous Candie, après un combat de cinq heures, le *Leander* qui portait en Angleterre la nouvelle de la victoire, et gagna Malte, puis Corfou. Il y aida le général Chabot, commandant de l'île, à chasser les Turcs albanais qui empêchaient de la ravitailler. Une flotte russo-turque étant venue bloquer l'île, Le Joille se chargea d'aller chercher des secours à Ancône, en perçant l'escadre ennemie. Comme il revenait avec des soldats, des vivres et des munitions, il voulut forcer le petit port de Brindisi, en attendant le retour d'un bâtiment neutre qu'il avait envoyé à la découverte pour savoir si Corfou avait capitulé. Dès le commencement de l'action il fut emporté par un boulet (9 avril 1799). Le fort se ren-

dit néanmoins au bout de deux heures. Mais ce triomphe, acheté par la mort du chef, fut sans résultat. Le *Généreux*, ayant appris la reddition de Corfou, fut ramené à Ancône.

**LE MARANT** (René-Constant, baron), — vice-amiral, originaire d'une ancienne famille de Bretagne, naquit à Lorient, le 10 août 1777. Son père appartenait à l'administration de la marine. Entré au service, en 1790, comme mousse sur la gabare le *Rhône*, le jeune Le Marant débuta par un naufrage sur la roche du *Corbeau*, près du Toulinguet, à l'entrée de Brest. L'année suivante, embarqué sur la gabare le *Barbeau*, il naufragea de nouveau aux Antilles. Revenu à Lorient, en 1792, il reprit ses études et fut nommé aspirant de deuxième classe en 1794. C'est dans ce grade qu'il prit part, sur la *Montagne*, vaisseau amiral, à la bataille du 13 prairial an II, qui lui valut le grade d'aspirant de première classe. Passé de là sur la *Fraternité*, dans la division Nielly, il se distingua dans le sauvetage du *Républicain*, lors de la croisière du *grand hiver*. Nommé, en 1796, au commandement du lougre le *Surveillant*, il reçut, l'année suivante, le brevet d'enseigne de vaisseau, et embarqua sur la *Sirène* qui fut capturée, en 1799, près de Madère par les Anglais. Prisonnier de guerre sur parole, après quatre mois passés sur les pontons de Chatam, Le Marant fut dégagé de son serment à la paix d'Amiens, et embarqué sur la corvette le *Berceau* qui, après une campagne à la Martinique, fut réexpédiée en toute hâte pour informer Linois de la reprise des hostilités. Elle prit ainsi part à la croisière des mers de l'Inde, jusqu'en août 1804, époque où elle revint en France. Le Marant, qui avait été fait lieutenant de vaisseau pendant cette campagne, embarqua au Ferrol sur le *Heros*, qui prit part, dans la division du contre-amiral Magon, à la bataille de Trafalgar. Après avoir perdu son commandant, ce vaisseau rallia le *Prince-des-Asturies*,

puis ressortit de Cadix avec le *Pluton* et l'*Indomptable*, pour ressaisir quelques débris du désastre. Le Marant, qui s'était fait remarquer, bien qu'en sous-ordre, pendant ces douloureuses épreuves, fut nommé par Rosily premier adjudant de l'armée. Promu au grade de capitaine de frégate après la capitulation de Cadix, et peu après nommé au commandement de l'*Astrée*, avec mission de se rendre à l'île de France, il déjoua toutes les croisières anglaises, et rejoignit la division Hamelin qui elle-même se réunit à la division Duperré, après le combat du Grand-Port. Mis ensuite sous les ordres du commandant Bouvet, il prit part, avec sa frégate, au beau combat de l'*Iphigénie* contre l'*Africaine*. Après la capitulation de l'île de France, Le Marant revint en France, et fut nommé capitaine de vaisseau; mais il n'eut plus occasion de se distinguer jusqu'à la fin de l'Empire. La première Restauration lui donna le commandement d'une division chargée de recouvrer les Antilles. Rentré à Brest, le 1er mai 1815, il y resta sans emploi pendant les Cent-jours, ce qui ne l'empêcha pas d'être mis plus tard en disponibilité pour cause de bonapartisme. Réintégré dans ses fonctions, en 1817, et, après plusieurs missions, employé, en 1823, au blocus des côtes d'Espagne, Le Marant, qui commandait alors la *Guerrière*, réduisit, de concert avec Drouault, commandant de la *Galathée*, et après un long bombardement, l'île Verte qui domine la baie d'Algésiras, et concourut à la prise du fort Santi-Petri ainsi qu'au bombardement de Cadix. Nommé, en récompense, contre-amiral et baron, il commanda, de 1827 à 1829, la station des mers du Sud. Préfet maritime à Cherbourg, en 1831, vice-amiral, en 1836, vice-président du conseil d'amirauté, en 1842, il passa, en 1845, dans le cadre de réserve. Il est mort à Paris, le 4 octobre 1862, chevalier de Saint-Louis et grand officier de la Légion d'honneur.

**LEMÊME** (François-Thomas), — célèbre corsaire, né à Saint-Malo, le 13 janvier 1764, d'un teneur de livres, fut destiné dès son enfance à la marine, et à l'âge de 14 ans, embarqua, comme volontaire, sur la *Pouponne*, navire de commerce; puis, comme la guerre venait d'éclater entre la France et l'Angleterre, il s'enrôla sur le corsaire le *Prince-de-Montbarrey* qui fut pris en 1779. Échangé l'année suivante, il servit successivement sur les bâtiments du roi le *Lys*, le *Pilote-des-Indes* et la *Petite-Guêpe*. Après la paix il continua de naviguer au commerce jusqu'en 1793. Il avait été reçu capitaine, en 1790. A la première nouvelle des hostilités, il convertit en corsaire le brick l'*Hirondelle*, avec lequel, pour son début, il prit à l'abordage une corvette hollandaise au détroit de la Sonde; puis, soutenu par sa prise, il s'empara d'un vaisseau de la Compagnie des Indes, le *William-Theseed*, portant 40 bouches à feu. De retour à son port d'armement, et après avoir échangé l'*Hirondelle* contre un corsaire fin-voilier, la *Ville-de-Bordeaux*, de 32 canons et 200 hommes d'équipage, il fit route vers Padang, y effectua un débarquement, et enleva d'assaut la forteresse; mais une épidémie meurtrière qui se déclara à son bord le força à faire route pour l'île de France. Avant d'y mouiller, il prit encore un riche vaisseau portugais, le *Saint-Sacrement*. Pendant les années suivantes, il commanda successivement la frégate l'*Amphitrite* et les corsaires l'*Uni* et la *Clarisse*. Le premier de ces navires était une prise de la division Sercey vendue au commerce par le gouvernement colonial. Après une pénible et inutile croisière sur le banc des Aiguilles, cette vieille frégate, ouvrant de toutes parts, alla se perdre à Bombétoc. Après sa campagne de la *Clarisse*, le capitaine Lemême, possesseur d'une fortune colossale, abandonna la navigation et se fit négociant. Mais, s'il avait tous les dons brillants d'un marin consommé, il n'était guère

propre au commerce ; il y perdit rapidement tout ce qu'il avait amassé dans la guerre. Aussi, à la rupture de la paix d'Amiens, accepta-t-il le commandement du trois-mâts la *Fortune*, pour réparer ses pertes. Après une croisière de six mois qui lui valut la capture de quantité de navires anglais, il fut rencontré non loin de la presqu'île de Guzerate par la *Concorde*, frégate de 48 canons que commandait le capitaine Wood. Forcé d'engager une lutte disproportionnée, après une chasse de plusieurs heures, il essaya inutilement d'aborder son adversaire. Tenu à distance et désemparé, il se vit contraint d'amener ses couleurs. Conduit prisonnier en Angleterre, il mourut dans la traversée, le 30 mars 1805.

(*Biographie bretonne.* — Cunat, *Saint-Malo, illustré par ses marins.*)

**LESCALLIER** (Daniel, baron), conseiller d'État, naquit à Lyon, le 4 novembre 1743. Après avoir terminé son éducation en Angleterre, il partit, en 1764, pour Saint-Domingue avec le comte d'Estaing. Chargé d'une mission dans l'intérieur de cette colonie, il en dressa une carte, ainsi que de la ville de Santo-Domingo. De retour en France, en 1766, il entra dans l'administration de la marine, et après dix ans de services, devint commissaire. C'est en cette qualité qu'il accéléra l'armement du comte d'Estaing qui s'empara de la Grenade, et qu'il partit, en 1781, pour administrer cette conquête. Deux ans plus tard, nommé gouverneur de la Guyane hollandaise que la France venait de reprendre aux Anglais, il remit le pays aux Hollandais, en 1784. Ordonnateur de la Guyane française, l'année suivante, avec le rang de commissaire-général, il revint en France, en 1788, s'occupa du gréement des navires, et fit un voyage en Angleterre, quelques semaines avant Forfait, pour y étudier les procédés anglais. Au commencement de 1790, il fut adjoint au comité de marine de l'Assemblée consti-

tuante. En 1792, il partit pour l'île de France en qualité de commissaire civil des établissements français au delà du cap de Bonne-Espérance. A son retour en France, en 1797, il géra le bureau des colonies, fut nommé ordonnateur de 1re classe, et chargé de former un grand établissement maritime à Corfou, mais il ne put se rendre à sa destination, les îles Ioniennes ayant été prises par une escadre turco-russe. Après le 18 Brumaire, Bonaparte l'appela au conseil d'État où il fut chargé des colonies. Entre autres missions dont il fut chargé, nous mentionnerons celle de préfet colonial à la Guadeloupe. En 1806, il fut créé baron de l'Empire et nommé à la préfecture maritime de Gênes d'où il passa à celle du Havre. Envoyé, en 1811, comme consul général aux États-Unis, il fut pris par un vaisseau anglais. S'étant évadé des prisons d'Angleterre, il conserva son titre de consul général jusqu'en 1815, époque où il se retira des fonctions publiques. Il est mort à Paris, au mois de mai 1822, après avoir servi sous vingt-cinq ministres de la marine sans avoir eu jamais à se plaindre d'aucun d'eux. Il avait été nommé correspondant de l'Institut, lors de la création des corps. Il est auteur d'un grand nombre d'ouvrages parmi lesquels nous citerons plus particulièrement : *Vocabulaire des tenues de marine, anglais-français et français-anglais*, 1775. 3 vol. in 4° ; — *Traité pratique du gréement des vaisseaux et bâtiments de mer*, 1791, 2 vol. in-4°; — *Exposé des moyens de mettre en valeur et d'administrer la Guyane*, 1791, in-8° ; — *Essais méthodique et historique sur la tactique navale, traduit de l'anglais de Clerk*, 1792, 2 vol. in-4°; — *Bases de l'administration maritime*, 1819, in-8°.

(*Notice sur la vie et les travaux de M. le baron Lescallier, etc. (par lui-même)*, Paris, 1820, in-8°.)

**LESCAN** (Jacques-François), — examinateur d'hydrographie, né, le 4 mai 1749, à Lannion (Côtes-du-Nord), fut destiné

à la marine, et, à l'âge de quatorze ans, fit sa première campagne, en qualité de mousse, sur le vaisseau le *Sage*. Après plusieurs autres campagnes pendant lesquelles il devint pilote, et étudia les mathématiques, il abandonna la navigation pour l'enseignement, et fut nommé répétiteur à l'École royale d'hydrographie de Brest. Il occupa cet emploi de 1772 à 1780, époque où une nouvelle organisation de corps lui donna le titre de maître de construction pour les gardes de la marine. Admis, en 1785, à l'Académie royale de la marine, en qualité de membre résident, il prit une part active à tous les travaux de ses collègues. Professeur de mathématiques des gardes de la marine depuis 1782, il fut envoyé, en 1791, à Bordeaux, d'où on le tira encore pour exercer les fonctions d'examinateur temporaire d'admission à l'École Polytechnique, et où on lui donna la mission de dresser les tables de conversion des anciens poids et mesures de la Gironde en mesures et poids nouveaux. Après avoir remplacé provisoirement Monge dans ses tournées d'examen pour l'admission aux grades de capitaine au long cours et de maître au cabotage, Lescan fut définitivement nommé, en 1824, à cet emploi qu'il a exercé jusqu'à sa mort arrivée le 6 janvier 1829. Il était chevalier de la Légion d'honneur. Il a laissé plusieurs ouvrages élémentaires très-estimés.

(*Biographie bretonne.*)

**LEISSÈGUES** (Corentin-Urbain de), — vice-amiral, issu d'une famille noble de Bretagne, naquit, le 29 août 1758, à Hanvec (Finistère), entra dans la marine comme volontaire, en 1778, et fit sa première campagne sur la frégate l'*Oiseau*, envoyée en croisière dans la Manche. L'année suivante, il passa sur la *Nymphe*, frégate faisant partie de la division Vaudreuil qui s'empara, à la suite de deux combats, des établissements du Sénégal, de la Gambie et de Sierra-Leone. Lieutenant de frégate, en 1780, il fit dans la Manche, sur la

*Magicienne*, une nouvelle croisière pendant laquelle cette frégate soutint un combat de deux heures contre une frégate anglaise supérieure. Embarqué, en 1781, sur le *Sphinx*, dans l'escadre du bailli de Suffren, il prit une part active au combat de la Praya, aux cinq affaires de l'Inde, et fut grièvement blessé à celle de Provédien. A la paix de Versailles, il fit encore une croisière dans les mers du Nord sur la *Vigilante* et une campagne d'observation de 1787 à 1791, dans la mer des Indes, sur la *Méduse*, après quoi, ayant obtenu le grade de lieutenant de vaisseau, il fut nommé au commandement du brick le *Furet*, qui croisa pendant six mois sur les côtes de Terre-Neuve. Capitaine de vaisseau, en 1793, et nommé, l'année suivante, au commandement d'une division de 5 bâtiments chargés de porter des délégués de la Convention et des troupes aux Antilles, il partit de Rochefort, au mois d'avril, mouilla, le 3 juin, à la Pointe-à-Pître; les troupes, y ayant débarqué, délogèrent les Anglais des positions qu'ils occupaient dans l'île. Mais l'amiral Jervis ayant paru avec des forces considérables, Leissègues coula deux navires dans la passe, et en rasa quatre autres qu'il arma en canonnières, ce qui permit aux batteries du rivage d'utiliser l'artillerie de mer et les marins pour la défense du littoral. Après avoir lutté pendant plus de six mois contre 8,000 ennemis soutenus par une forte division navale, la Guadeloupe fut restituée à la France. Nommé contre-amiral en récompense de ce résultat auquel il avait puissamment contribué, Leissègues resta à la Guadeloupe, et, tout en repoussant les attaques des Anglais, organisa des croisières qui assurèrent l'approvisionnement de la colonie. A son retour en France, en 1799, chargé par le Directoire de parcourir les côtes de Flessingue à Saint-Malo, afin d'y constater les ressources navales de la France, il fut nommé, l'année suivante, au commandement des ports d'Anvers, de Flessingue

et d'Ostende, puis à celui des forces franco-bataves réunies à l'île Walcheren qu'il mit sur un excellent pied de défense. En 1802, le Premier Consul lui donna le commandement d'une division chargée de montrer le pavillon français aux puissances barbaresques. Leissègues accomplit sa mission avec bonheur et fermeté, et exigea du bey d'Alger et du bey de Tunis satisfaction des griefs de la France. A Constantinople où il alla la même année avec une nouvelle division, il s'attacha à rétablir nos relations commerciales avec le Levant. A la rupture du traité d'Amiens, il fut nommé au commandement d'une des divisions de l'armée de Brest aux ordres de Ganteaume. Au mois d'octobre 1805, onze des vaisseaux de cette armée reçurent l'ordre de se tenir prêts à appareiller. Ils étaient partagés en deux divisions, l'une commandée par Leissègues, l'autre par Willaumez, et ne devaient se séparer qu'en mer. Partis dans la nuit du 13 décembre, à la faveur d'un coup de vent, les deux amiraux naviguèrent de conserve pendant deux jours, puis firent route vers leur destination respective. Leissègues avait reçu mission de porter à Santo-Domingo environ 500 hommes de troupe et des munitions de guerre, et il lui avait été prescrit de passer au nord des Açores, instruction qu'il avait inutilement tenté de faire changer. Ce qu'il avait prévu arriva : il fut assailli par un coup de vent qui sépara son escadre, et causa des avaries dans ses navires, vieux pour la plupart et imparfaitement réparés. La division parvint cependant à rallier le port de Santo-Domingo, du 22 au 29 janvier. Mais, à peine arrivée, elle fut attaquée au mouillage par une escadre anglaise composée de 7 vaisseaux et de plusieurs frégates. Ce fut en vain que Leissègues, ne voulant pas combattre à l'ancre dans une rade sans défense, fit signal à ses navires d'appareiller en filant leurs câbles, en les coupant même, et de forcer de voiles pour

aller au combat. Il fut surpris, avant qu'il eût pu rallier sa division, par Duckworth qui lui gagna le vent et le mit entre deux feux. Après deux heures de combat, trois vaisseaux s'étaient rendus. Leissègues, réduit à deux vaisseaux, continua de se battre avec furie sur l'*Impérial* entouré par plusieurs bâtiments ennemis; puis, profitant d'un moment de repos laissé par la lassitude des deux partis, il échoua son navire à 10 lieues est de Santo-Domingo. Le *Diomède* imita sa manœuvre ; mais, moins heureux, il ne put évacuer tout son équipage. Les Anglais y trouvèrent encore une cinquantaine de marins qu'ils firent prisonniers, et mirent le feu aux deux navires. Chargé, en 1809, de la défense maritime de Venise, Leissègues y resta jusqu'au mois de janvier 1811. Nommé, la même année, au commandement des forces françaises, italiennes et napolitaines dans la mer Ionienne, il se rendit à Corfou pour ravitailler l'île, et réussit dans sa mission. En effet, lors de la remise de cette place aux alliés en 1814, elle était encore approvisionnée pour deux ans. Nommé commandeur de la Légion d'honneur, puis chevalier et ensuite commandeur de Saint-Louis, enfin vice-amiral, en 1816, Leissègues fut mis à la retraite, l'année suivante. Il est mort à Paris, le 26 mars 1832.

(*Biographie bretonne.*)

**LESSON** (René-Primevère), — chirurgien et pharmacien de marine, et de plus célèbre naturaliste, naquit à Rochefort, le 20 mars 1794, d'où son nom de *Primevère* ajouté par l'officier de l'état civil d'après le calendrier républicain de Rome. Son père, commis de la marine à Rochefort, était originaire de la Touraine. Avec de minces ressources, il pourvut néanmoins à l'éducation de ses deux enfants, dont le plus jeune, Pierre-Adolphe, devint plus tard chirurgien en chef des établissements de l'Océanie, et suivit Dumont d'Urville dans son second voyage de découvertes. René fit

ses premières études au collége de Rochefort, puis entra, en 1809, comme étudiant, à l'École de médecine navale de cette ville. Nommé chirurgien auxiliaire de troisième classe, en 1811, lors de la création de ce grade, il embarqua, la même année, sur la *Saal*, faisant partie de l'escadre de l'amiral Jacob, et devint bientôt le second chirurgien de cette frégate. Passé de là sur le *Régulus*, il assista, le 6 avril 1814, à l'incendie de ce navire qui se brûla avec trois bricks dans la Gironde, pour ne pas tomber aux mains de l'ennemi. Officier de santé, en 1816, il obtint, la même année, la première place au concours ouvert pour l'emploi de pharmacien de troisième classe. Nommé ensuite jardinier botaniste du jardin de Rochefort, il profita des loisirs de sa place pour composer sa *Flore Rochefortine.* Admis, en 1820, dans la Société des sciences, arts et belles-lettres de sa ville natale, il ne tarda pas à lui communiquer plusieurs intéressants mémoires. Pharmacien de deuxième classe, en 1821, il fut désigné, l'année suivante, pour faire partie, au double titre de naturaliste et de second chirurgien, du voyage d'exploration de la *Coquille,* commandant Duperrey. Après une absence de trois ans, le navire revint en France, sans avoir perdu un seul homme. Lesson rapportait pour sa part d'immenses richesses scientifiques qui furent l'objet d'un rapport des plus flatteurs de Cuvier à l'Institut. Élevé, en 1825, à la première classe de son grade, et décoré, il vint à Paris pour rédiger la partie zoologique de l'expédition, et il travailla en outre, de 1825 à 1829, à plusieurs recueils, tels que le *Bulletin universel de Férussac*, le *Dictionnaire classique* de Bory Saint-Vincent, le *Grand dictionnaire* de Levraut, les *Suites de Buffon* publiées par Roret. Membre correspondant de l'Académie de médecine, en 1828, il devint l'année suivante professeur titulaire de botanique à Rochefort. Promu, après 1830, au grade de deuxième pharmacien en

chef de la marine dans ce même port, il fut encore nommé, en 1833, membre correspondant de l'Académie des sciences, en 1835, et, premier pharmacien en chef de la marine. L'année suivante, on lui confia le soin de terminer la partie zoologique du voyage de la *Thétis*, travail interrompu par la mort du chirurgien auquel il avait été confié. Malgré ses travaux de toute sorte, Lesson trouvait encore le temps de siéger au conseil municipal de sa ville natale, et de faire un cours de chimie à l'hôpital. Officier de la Légion d'honneur, en 1847, il est mort à Rochefort, le 28 avril 1849. Indépendamment des travaux déjà cités, il a laissé quantité d'ouvrages sur l'histoire naturelle, l'archéologie de son département et une notice sur Dumont d'Urville. De leur côté, celui-ci et Duperrey ont donné le nom de Lesson à plusieurs îles de la Papouasie et à un promontoire de la Nouvelle-Irlande.

(*Éloge historique*, par M. A. Lefèvre. Rochefort, 1858, in-8°.)

**LÉTANDUÉRE** (Henri-François **DES HERBIERS**, marquis de), — chef d'escadre, né à Angers, en 1682, d'une ancienne famille de marins du Poitou, propriétaire du château de l'Étanduère, près de la petite ville des Herbiers, débuta, à l'âge de dix ans, comme volontaire, sur le *Téméraire*, commandé par son oncle Armand des Herbiers, devint garde, en 1697, enseigne, en 1703, fut blessé à Malaga, se distingua au siége de Gibraltar sur la frégate l'*Étrille*, dont il obtint peu après le commandement, fut promu au grade de lieutenant de vaisseau, en 1705, tomba ensuite au pouvoir des Anglais avec son oncle sur l'*Aragon*, servit tour à tour sous Ducasse et Duguay-Trouin, commanda, en 1720, la *Vénus* dans l'escadre de Guimond de Coudray, et, pendant cette campagne, leva les plans des principaux ports de la côte de l'Hindoustan. L'année suivante, il s'occupa d'un travail semblable pour les côtes du Canada. Capitaine de vaisseau, en 1727, il continua ses relevés des

côtes du Saint-Laurent. Parvenu, après plusieurs campagnes, aux Antilles, au grade de chef d'escadre (1745), il fut chargé, deux ans plus tard, du commandement d'une escadre de vaisseaux destinés à convoyer 250 voiles marchandes allant en Amérique. Il appareilla de l'île d'Aix, le 10 octobre. Le 25, à 88 lieues N.-O. du cap Finistère, en Galice, il fut attaqué par l'amiral anglais Hawke à la tête de 15 vaisseaux. L'action dura huit heures. Le *Tonnant*, vaisseau amiral, résista successivement à quatorze navires ennemis, et, à deux reprises, eut à soutenir le feu de cinq à la fois. Entièrement désemparé, hors d'état de se mouvoir, il eût été perdu sans le dévouement de M. de Vaudreuil, commandant de l'*Intrépide,* qui lui donna la remorque et le ramena à Brest, en se frayant un glorieux passage au travers de l'ennemi. Six vaisseaux périrent, mais tout le convoi avait été sauvé, et l'inégalité des forces rendait cette défaite plus glorieuse que bien des victoires. Aussi Létanduère fut-il nommé, à son retour, commandant de la marine à Rochefort et commandeur de Saint-Louis. Il mourut trois ans après cette affaire, en 1750.

(*Précis historique sur Desherbiers de l'Étanduère etc.*, par sa fille. La Rochelle, L. P. Chauvet, 26 pag. in-4°.)

**LÉVÊQUE** (Pierre), — examinateur de la marine, né à Nantes, le 4 septembre 1746, y fit ses études chez les Jésuites, et, malgré ses succès dans les lettres, se voua aux mathématiques. Voulant joindre la pratique à la théorie de la navigation, il embarqua, comme matelot, sur un bâtiment de l'État, et fit un voyage qui dura deux ans. A son retour, il enseigna les mathématiques à Mortagne, puis à Breteuil et enfin à Nantes où, en 1772 il remplaça son maître, comme professeur royal d'hydrographie. Il donna le premier dans cette ville le spectacle d'un aérostat, et elle lui doit encore une machine à vapeur, l'une des premières

exécutées en France. Membre correspondant de l'Académie royale de la marine depuis 1776, Lévêque fut nommé, dix ans plus tard, examinateur de la marine. Persécuté pendant la révolution, malgré la modération de ses principes, il se vit contraint de fuir et d'errer pendant un an. Nommé, en 1797, représentant de la Loire-Inférieure au Conseil des Anciens, il fut encore proscrit au 18 Fructidor ; mais son mérite reconnu lui fit obtenir la place d'examinateur de l'École Polytechnique qu'il abandonna cinq ans plus tard pour s'en tenir à celle d'examinateur de la marine. Membre de l'Institut, en 1801, et bientôt après de la Légion d'honneur, il reçut un premier coup de la perte d'un fils de vingt-sept ans, officier du génie, un dernier des événements de 1814. Il venait alors d'achever au Havre l'examen des élèves de la marine, quand il y succomba subitement, le 16 octobre, à une attaque d'apoplexie. On a de lui, entre autres ouvrages: le *Guide du navigateur*, 1779 ; *Examen théorique et pratique*, traité de mécanique appliquée à la construction et à la manœuvre des vaisseaux, 1783, et un grand nombre de *Mémoires scientifiques*. Il a en outre laissé presque achevés : un *Traité théorique et pratique de la construction et de l'usage de tous les instruments nautiques*, et un *Abrégé historique de l'origine et des progrès de la navigation*. Enfin il avait rassemblé les matériaux d'un *Dictionnaire polyglotte de tous les termes de marine*, ainsi que d'un *Traité pratique* de manœuvre, et rédigé beaucoup de notes pour un ouvrage sur les *Marées*, et un grand travail sur le *Jaugeage des vaisseaux*, demandé, en 1786, par M. de Castries.

(*Biographie bretonne. — Éloge par Delambre.*)

**LHERMITE** (Pierre-Louis), — contre-amiral, né, le 20 décembre 1761, à Dunkerque, fut embarqué, comme mousse, à huit ans et demi, et navigua d'abord au commerce. En 1787, il fut reçu capitaine au long cours par l'amirauté de

Dunkerque, avec dispense de neuf mois de campagne à l'État. En 1793, il entra dans la marine militaire, comme lieutenant de vaisseau, et, embarqué sur le *Tigre*, il devint, la même année, capitaine de vaisseau, et capitaine de pavillon du contre-amiral Vanstabel. Le *Gasparin*, qu'il commanda l'année suivante, dans l'armée navale de l'Océan, sortit avec elle pour accompagner la division aux ordres du contre-amiral Renaudin. On sait combien fut désastreuse cette croisière dite du *grand hiver*, imposée à Villaret-Joyeuse et dans laquelle nous perdîmes, sans combat, cinq vaisseaux à la suite de coups de vent. L'expérience de Lhermite préserva de ce triste sort le *Gasparin*, qui put rentrer à Brest sans trop d'avaries. Après avoir rempli diverses missions à Dunkerque, Rotterdam, Flessingue, et dirigé l'armement d'une division hollandaise chargée de porter des troupes à Saint-Domingue, Lhermite fit sur la *Poursuivante* plusieurs croisières dans les Antilles. Le *Duguay-Trouin*, vaisseau dont il fut nommé commandant à Saint-Domingue, reprit sur les nègres insurgés le Petit-Goave, et détruisit le port ainsi que le bourg d'Arcachie. Expédié en France lors de la rupture de la paix d'Amiens, avec un équipage décimé par la fièvre jaune, le *Duguay-Trouin* n'échappa qu'à grand'peine à une division anglaise qui le força de chercher asile à la Corogne. De 1805 à 1809, Lhermite commanda la place de Gênes et le vaisseau le *Génois*, et participa au ravitaillemnt de Corfou dans l'escadre du vice-amiral Ganteaume. En 1809, il était sur l'*Albanais*, faisant partie de la flotte de l'Escaut. Nommé contre-amiral la même année, il conserva le commandement de son vaisseau, et aida efficacement Missiessy dans les deux engagements que celui-ci eut avec les Anglais. Pendant l'absence de ce commandant en chef, il le suppléa et joignit aux fonctions de préfet maritime le commandement

général des forces navales de la mer du Nord. Mis en non-activité, en 1814, préfet maritime de Dunkerque pendant les Cent-jours, il fut remis en non-activité à la seconde Restauration et retraité en 1816. Il est mort à Dunkerque, le 22 mars 1828. Il était commandeur de la Légion d'honneur et chevalier de Saint-Louis.

(*États de services.*)

**L'HERMITTE** (Jean-Marthe Adrien, baron), — contre-amiral, naquit, le 29 septembre 1766, à Coutances, d'un conseiller du roi au bailliage et présidial du Cotentin, entra, comme volontaire, dans la marine, en 1780, et, embarqué sur le cutter garde-côte le *Pilote-des-Indes*, se distingua en enlevant à l'abordage un corsaire anglais, mouillé sous les îles Chausey. Dans la guerre de l'indépendance américaine, sur le vaisseau le *Northumberland*, faisant partie de l'armée aux ordres du comte de Grasse, il participa à tous les combats que livra ce lieutenant général, notamment à la prise de Saint-Christophe. Après la paix de 1783, il servit au commerce jusqu'en 1787, époque où, promu lieutenant de vaisseau, il fit plusieurs campagnes aux Antilles, aux États-Unis et à Terre-Neuve. En 1793 commence la série non interrompue de succès qui, pendant treize ans, marquèrent sa belle carrière. Nommé au commandement d'une prise anglaise, la frégate la *Tamise*, il fit dans la Manche plusieurs croisières pendant lesquelles il prit ou coula plus de 60 bâtiments de commerce anglais. A la bataille du 13 prairial, la *Tamise* se tint à portée de voix du vaisseau amiral, la *Montagne*, pour transmettre ses ordres aux autres bâtiments et fut aussi maltraitée que les vaisseaux qui combattaient. La même année, commandant la frégate la *Seine*, L'Hermitte fit sur les côtes d'Irlande et de Norwége des croisières signalées par la capture d'un grand nombre de bâtiments pêcheurs et de plus de 80 navires anglais. En 1796,

il participa, sur la frégate la *Vertu,* au brillant combat soutenu par le contre-amiral Sercey avec son escadrille de six frégates contre les deux vaisseaux anglais l'*Arrogant* et le *Victorious.* Il fit ensuite sur la *Preneuse,* mauvaise marcheuse, une campagne de deux ans remplie d'aventures et de péripéties qui ont été consignées dans les *Voyages, aventures et combats de mer* du peintre L. Garneray, embarqué sur ce bâtiment, et dont voici les principaux résultats. En 1798, sur la rade de Tellichery, il enleva deux forts vaisseaux de la Compagnie des Indes, malgré leur feu combiné avec celui des batteries de terre. Pendant une croisière qu'il fit ensuite dans les mers de la Chine, sous les ordres du général espagnol Don Alava, il soutint l'honneur du pavillon français en donnant la chasse à une division de vaisseaux anglais. En 1799, il rentrait à l'île de France, avec la corvette le *Brûle-Gueule,* montée par le contre-amiral Sercey, quand une division anglaise, forte de trois vaisseaux, une frégate et un brick, vinrent leur barrer le passage. L'Hermitte, tout en ripostant à leur feu, parvint à gagner la rivière Noire, et à s'embosser au fond de la baie, où il établit et arma de sept pièces de canon un fortin dont le feu contint les Anglais pendant trois semaines; au bout de ce temps, désespérant de forcer les deux bâtiments français, ils gagnèrent le large. Au mois d'octobre de la même année, la *Preneuse,* à la cape sur le banc des Aiguilles, fut aperçue et chassée par le vaisseau de 60 le *Jupiter,* excellent marcheur, sorti du Cap avec l'intention de la capturer. Après une chasse de 22 heures, pendant laquelle il envoya à son adversaire maintes volées meurtrières, L'hermitte se retourna contre le vaisseau par une habile manœuvre, le foudroya à portée de pistolet, et le reconduisit, à coups de canon, jusqu'à l'entrée de la rade du Cap. Les avaries qu'il avait essuyées et la perte de 80 hommes de son équipage l'obligèrent à regagner l'île

de France. Une défaite l'y attendait, plus glorieuse que bien des victoires. Deux vaisseaux anglais, le *Tremendous* et l'*Adamant*, étaient mouillés à l'entrée du port. Rejoint et chassé par eux, L'hermitte leur aurait probablement échappé si un changement de vent n'eût fait échouer la *Preneuse* sur un banc de corail. Ne pouvant répondre au feu de l'ennemi que par ses canons de retraite, L'hermitte débarqua ses malades et ses blessés, et resta à bord, lui dix-neuvième. Le commodore Hotham s'empara de la frégate et la brûla. Relâché presque immédiatement sur parole, L'hermitte, après la paix d'Amiens, commanda successivement l'*Impétueux*, l'*Alexandre*, le *Vengeur*, et fut fait officier de la Légion d'honneur, à la création de l'ordre, vers la fin de 1805. Nommé au commandement du *Régulus*, il eut sous ses ordres deux frégates et deux brûlots, et fut chargé de tenir la mer aussi longtemps qu'il le pourrait. Parti de Lorient, le 31 octobre, dix jours seulement après la funeste bataille de Trafalgar, il visita successivement les Açores, les îles du Cap-Vert, la côte d'Afrique jusqu'à Benin, atterrit au Brésil, et se dirigeait vers les Antilles, quand un orage le sépara de ses frégates. Il n'en continua pas moins sa croisière qu'il n'interrompit qu'à cause des ravages que le scorbut faisait à son bord, échappa, dans l'Iroise, à quatre vaisseaux anglais, et revint heureusement à Brest, le 2 septembre 1806. Dans cette campagne de onze mois, il avait capturé une cinquantaine de bâtiments, parmi lesquels une corvette de guerre, et enlevé plus de dix millions au commerce anglais. Nommé contre-amiral, en 1807, et peu après baron, L'hermitte commanda encore une division à Rochefort en 1809, et fut rapporteur du conseil de guerre assemblé dans le port, sous la présidence de Bedout, à l'occasion de l'affaire des brûlots, mais l'état de sa santé l'obligea bientôt de résigner ses fonctions. Un empoisonnement dont il avait été

victime dans l'Inde, l'avait rendu incapable de servir à la mer. A son grand regret, il dut se borner alors à des emplois administratifs. Préfet maritime à Toulon, en 1811, il fut admis, en 1816, à la retraite de vice-amiral. Nommé chevalier de Saint-Louis par Louis XVIII, il était comme son homonyme L'hermite, avec lequel on l'a souvent confondu, commandeur de la Légion d'honneur. Il est mort, le 28 août 1826, au Plessis-Piquet (Seine).

**LIEUSSOU** (Jean-Pierre-Hippolyte-Aristide), — ingénieur-hydrographe, né le 19 juin 1815, à Carcassonne, entra en 1835 à l'École Polytechnique, et sorti par son rang dans le corps des ingénieurs hydrographes de la marine, fut d'abord adjoint, sous les ordres de Beautemps-Beaupré, à la commission chargée de la reconnaissance des côtes de France. Les travaux sur l'Océan étant alors achevés, ce fut principalement sur la Méditerranée que l'on occupa le jeune ingénieur. Tout en travaillant au levé des cartes, pendant plusieurs années, à cette excellente école, il s'attacha de préférence à l'étude moins cultivée de certains phénomènes physiques, tels que le régime des eaux sous l'influence des vents et des courants, les atterrissements et les corrosions des côtes. C'est ainsi que le commerce et la marine s'inquiétant de l'ensablement continu du port de Cette, il proposa d'établir à la pointe Brescou un port qui n'a point encore été exécuté, il est vrai, mais auquel il faudra bientôt revenir. Nommé, en 1843, secrétaire de la commission chargée d'étudier la côte de l'Algérie et la valeur des ressources maritimes qu'elle présente, il provoqua la révision du proje suivit jusque-là pour le port d'Alger, et son travail, qui a servi de base aux constructions actuelles, fut adressé, en 1847, au ministre de la marine, inséré, en 1849, dans les *Annales hydrographiques*, réimprimé en 1850, par la direction de l'Algérie, et en 1857, aux frais de la guerre et

de la marine sous le titre de : *Études sur les ports de l'Algérie*, Paris, P. Dupont, in-8° (16 pl.). Récompensé de ses services par la décoration de la Légion d'honneur, Lieussou s'attacha à justifier de plus en plus cette distinction en composant son beau mémoire sur les chronomètres. Chargé par son service de la surveillance des montres, au Dépôt de la marine, il en était arrivé, par des observations suivies avec constance pendant plusieurs années, à constater l'influence de la température sur les chronomètres, et à en conclure une loi pratique, connue aujourd'hui sous le nom de loi chronométrique des températures. Promu au grade d'officier de la Légion d'honneur, en récompense de ce beau travail qui obtint l'approbation complète du Bureau des longitudes et fut inséré dans les *Annales hydrographiques* de 1853, puis réimprimé sous ce titre : *Recherches sur les variations de la marche des pendules et des chronomètres*, etc. Paris, P. Dupont, 1854, in-8°. Lieussou fit encore partie, en 1855, de la commission internationale rassemblée pour étudier le canal de Suez. C'est dans cette commission, dont il fut pendant deux ans le secrétaire, que, chargé d'étudier dans la Méditerranée l'emplacement où devait déboucher le canal maritime, il désigna la baie de Dibeh, profonde et abritée sous la pointe de Damiette, et qu'il démontra, dans un savant mémoire, la possibilité de faire le canal sans écluses, grâce au puissant modérateur des lacs Amers. Au mois de septembre 1856, il fut appelé, avec M. Renaud, à déterminer les améliorations dont était susceptible l'embouchure de l'Adour. Il y retourna, en 1857, pour examiner de plus près les données du problème, et fut nommé membre de la commission chargée de préparer la création d'un port de refuge à Saint Jean de Luz. La même année, il dut faire un voyage en Algérie où la compagnie des chemins de fer réclamait le secours de ses lumières. Il était chargé de

la réorganisation du service des chronomètres de la marine lorsqu'une mort prématurée l'a ravi à la science. Il est mort à Paris, le 6 janvier 1858.

(*Notice de M. Barthélemy Saint-Hilaire dans le Moniteur de la flotte du* 28 *janvier* 1858 *et les Annales de* 1858.)

**LINOIS** (Charles-Alexandre-Léon, comte DURAND de), — vice-amiral honoraire, né à Brest, le 27 janvier 1761, n'avait que quinze ans quand il entra au service de la marine, comme volontaire. Après plusieurs campagnes dans les mers d'Europe et d'Amérique, devenu enseigne de vaisseau, il embarqua sur le *Diadème*, puis navigua aux Antilles et dans les mers de l'Inde, parvint au grade de lieutenant de vaisseau de port, en 1789, à celui de lieutenant de vaisseau, en 1791, et fut embarqué, en cette qualité, sur l'*Atalante* qui parcourut les mers de l'Inde et la côte d'Afrique pendant 38 mois. Nommé, à son retour, commandant d'une division composée de cette frégate et des corvettes la *Levrette* et l'*Épervier*, il reçut de Villaret-Joyeuse l'ordre d'aller au-devant du convoi de Vanstabel pour l'informer des mesures prises afin de protéger son entrée à Brest. Parvenue, le 5 mai 1794, au point de rencontre qui lui avait été assigné, l'*Atalante*, qui avait été séparée de ses corvettes par un coup de vent, fut chassée par deux vaisseaux anglais escortant un convoi de 28 bâtiments. Linois, pour soustraire au feu de l'ennemi la *Levrette*, qui venait de le rallier, lui fit signal de liberté de manœuvre, ce qui divisa l'ennemi; le *Saint-Alban* suivit la *Levrette*, le *Swiftsure* continua d'appuyer la chasse à l'*Atalante*. Bien que désemparée par le coup de vent qu'elle venait d'essuyer, la frégate évita le combat depuis le 5 mai au soir jusqu'au surlendemain, jour où la lutte étant devenue inévitable, elle résista bravement à son adversaire. Un boulet qui lui coupa sa corne d'artimon dispensa Linois d'amener ses couleurs : il avait été blessé dans le combat. Com-

plimenté sur sa belle défense par le capitaine Boyles, il a reçu également les éloges de l'historien James, peu coutumier du fait, en sa qualité d'Anglais. Rentré en France, après onze mois de captivité, et promu capitaine de vaisseau, Linois fut nommé, peu après, au commandement du *Formidable* dans l'armée navale de Villaret-Joyeuse. Dans le second combat de Groix, celui du 23 juin 1795, Linois, ayant perdu la roue de son gouvernail, resta en arrière et se trouva entouré par trois vaisseaux ennemis. Atteint, dès le commencement du combat, d'une blessure qui le priva pour toujours de l'œil gauche, il remit le commandement à son second. Pour comble de malheur, le feu prit à la dunette du vaisseau qui dut amener son pavillon. Captif une seconde fois, Linois ne séjourna que deux mois en Angleterre. Devenu chef de division, en 1796, il commanda le *Nestor* dans l'expédition d'Irlande. A l'entrée de la baie de Bantry, il rallia sous ses ordres trois vaisseaux et quatre frégates; mais deux coups de vent successifs le forcèrent de rentrer à Brest avec les quelques prises qu'il avait faites pendant la traversée. Promu au grade de contre-amiral, le 25 janvier 1800, il fut désigné, l'année suivante, pour commander en second l'escadre expéditionnaire, armée à Brest sous les ordres du contre-amiral Ganteaume et arbora son pavillon sur le *Formidable*. Ganteaume étant rentré à Toulon sans avoir rien fait, Linois reçut l'ordre de rallier à Cadix le lieutenant-général espagnol Don Juan Moreno. A l'entrée du détroit, apprenant que les sept vaisseaux de Saumarez bloquaient Cadix, tandis qu'il était lui-même suivi par l'escadre de Warren, il se jeta dans la rade d'Algésiras et s'y embossa. Saumarez voulut l'y forcer; mais, après six heures de feu, il fut contraint de se retirer à Gibraltar, laissant l'*Hannibal* au pouvoir des Français (6 juillet 1801). Très-maltraité lui-même, Linois, avec le concours de quelques

vaisseaux espagnols qui étaient venus le joindre, tenta de gagner Cadix. De là un second engagement qui eut lieu six jours après le combat d'Algésiras ; mais, cette fois, Linois était sous les ordres de Moreno, et montait la frégate la *Sabine*. Saumarez, profitant du désordre de notre ligne, nous prit le *Saint-Antoine*, échec compensé, il est vrai, par la lutte victorieuse du *Formidable*, commandant Troude. Sorti de Cadix, l'année suivante, avec 4 vaisseaux et 2 frégates, portant 800 hommes de troupes, Linois alla les débarquer au Cap, puis il revint à Brest avec l'escadre de Villaret-Joyeuse. Envoyé dans l'Inde, en 1802, avec le général Decaen, pour rendre la vie aux débris de nos possessions coloniales, Linois, après la rupture de la paix d'Amiens, commença avec le *Marengo*, la *Belle-Poule*, la *Sémillante* et le *Bélier* cette belle campagne de 27 mois qui fit essuyer tant de pertes au commerce anglais dans les mers de l'Inde. Sorti pour la première fois de l'île de France, le 8 octobre 1803, pour porter des renforts à la Réunion et à Batavia, il brûla le comptoir de Bencoulen, soutint avec honneur, en février 1804, un combat contre 24 bâtiments de la Compagnie des Indes, renforcés de trois vaisseaux, et fut nommé en récompense commandant de la Légion d'honneur, après avoir d'abord été vivement blâmé par l'Empereur, sur le rapport de Decaen. Une seconde croisière, qui dura cinq mois, fut aussi préjudiciable à l'ennemi ; mais, moins heureux dans la troisième, après dix mois de mer, où il coupa douze fois la ligne, il vit, le 11 mars 1806, le *Marengo* et la *Belle-Poule* capturés par les sept vaisseaux que commandait Warren. Linois, qui avait été blessé dans cette affaire, subit cette fois, jusqu'à la paix, une nouvelle captivité. Rentré en France, en 1814, et nommé gouverneur de la Guadeloupe, il tenta vainement, pendant les Cent-jours, d'empêcher la colonie de reconnaître le gouvernement impérial, et après

la capitulation de l'île, il fut envoyé captif en Angleterre. Dès son arrivée à Plymouth, il obtint du ministre de la marine d'être mis en jugement pour sa conduite à la Guadeloupe. Honorablement acquitté, tandis que le colonel Boyer était condamné à mort, peine qui fut, du reste, commuée en vingt années de détention, Linois fut mis à la retraite et nommé comte (1816). En 1825, à l'occasion de son sacre, Charles X le nomma vice-amiral honoraire. Louis-Philippe le fit grand officier de la Légion d'honneur, en 1831, et ordonna que son nom serait gravé sur l'arc de triomphe de l'Étoile. Enfin l'*Algésiras*, dont le nom rappelle celui de Linois, est encore aujourd'hui un des beaux vaisseaux à hélice de second rang de la flotte. Linois est mort à Versailles, le 3 décembre 1848.

(*Biographie bretonne.*)

**LOZIER-BOUVET** (Jean-Baptiste-Charles de), — navigateur, issu d'une ancienne famille de Bretagne, était né, vers 1705, dans cette province, d'un avocat aux Conseils, et s'engagea au service de la Compagnie française des Indes. Frappé de l'étendue immense du domaine des mers dans l'hémisphère austral, il crut, comme tant d'autres, à l'existence d'un continent qu'on se plaisait même à considérer comme une terre fertile et récelant de grandes richesses minérales. De là le plan d'un voyage de découvertes proposé par lui et accueilli avec empressement par la Compagnie. Deux frégates l'*Aigle* et la *Marie*, partirent de Lorient, le 19 juillet 1738, sous les ordres de Bouvet et de Hay. Après avoir relâché, en octobre, à l'île Sainte-Catherine, sur la côte du Brésil, elles firent voile pour le S.-E. Mais, dès les premières glaces, Bouvet, ainsi que le constate sa relation, fut intimidé par ces écueils flottants qui ont brisé tant de navires, par une mer sans fond, enfin, par les variations de l'aiguille aimantée. Impatient d'abréger son voyage, il allait revenir en procla-

mant que le continent cherché n'existait pas, lorsque par 54° 22 de lat. S. et 3° de long. E., le pilote de l'*Aigle* signala une haute terre que Bouvet appela *Cap de la Circoncision*, en mémoire du jour de la découverte. Jusqu'au 18 janvier, il essaya inutilement d'y aborder; la brume, le vent et les glaces l'en empêchèrent. Il continua alors de s'élever dans le sud jusqu'au 57e parallèle, puis porta à l'E. pendant plus de 400 lieues, longeant continuellement des banquises inabordables. Au commencement de février, renonçant à son entreprise, il renvoya le capitaine Hay aux Indes, et revint lui-même à Lorient où il arriva, le 24 juin 1739. Malgré l'insuccès de sa tentative, Bouvet, comme plus tard Kerguelen, prétendit avoir découvert le continent austral, et il l'écrivit au *Journal de Trévoux*. Toutefois, comme il s'était trompé de plus de 20° pour la longitude de son île, elle avait échappé aux recherches de Cook, de Furneaux et de plusieurs autres navigateurs, si bien qu'elle avait cessé de figurer sur les cartes. Le hasard la fit retrouver, en 1808, par des baleiniers anglais qui en prirent possession au nom de leur pays et l'appelèrent *Liverpool*. Toutefois on la désigne généralement aujourd'hui sous le nom d'île *Bouvet*. Bouvet s'est aussi distingué comme manœuvrier. Vers la fin de la guerre de la succession d'Autriche, envoyé avec six vaisseaux et une frégate au secours de Dupleix, bloqué dans Pondichéry, il sut échapper à des forces anglaises supérieures, accomplit heureusement sa mission et reçut la croix de Saint-Louis. Nommé gouverneur de Bourbon, sous David, il ravitailla encore nos établissements de l'Inde, en 1757. Il prit sa retraite, en 1774, après plus de 40 ans de services, et mourut vers 1788, à Vauréal près de Pontoise.

(Léon Guérin, *Les Navigateurs français*. — *Biographie bretonne*.)

**LUCAS** (Jean-Jacques-Etienne), — capitaine de vaisseau, le

*Héros de Trafalgar*, naquit à Marennes (Charente-Inférieure), le 28 avril 1764, d'un huissier de cette ville, s'embarqua, comme mousse, à l'âge de 14 ans sur la prame la *Bathilde*, à Rochefort, passa de là pilotin sur l'*Hermione*, et prit part aux six combats que cette frégate eut à soutenir jusqu'à sa rentrée en France, en 1782. Il fut grièvement blessé à la bataille du 17 avril 1780, entre Rodney et Guichen, servit ensuite sur plusieurs autres bâtiments, arriva au grade de premier pilote, et remplit les fonctions d'officier dans diverses campagnes à la Méditerranée, aux îles du Vent et à Saint-Domingue. Néanmoins, malgré son mérite, il eût peut-être végété longtemps dans une position inférieure, si la Révolution ne fût venue lui ouvrir l'accès des hauts grades. Nommé enseigne de vaisseau, en 1792, lieutenant en 1794, il servit, en ces deux qualités, pendant quatre ans, sur la *Fidèle*, et fut chargé des observations astronomiques dans la mer des Indes. En 1796, il embarqua sur le *Fougueux*, dans l'armée navale aux ordres de Morard de Galle. Devenu capitaine de frégate, en 1799, il prit part, sur l'*Indomptable*, un des vaisseaux de l'escadre de Ganteaume, à l'attaque de Porto-Ferrajo, et, deux ans plus tard, au brillant combat d'Algésiras. Promu, en 1803, au grade de capitaine de vaisseau, il reçut le commandement du *Redoutable*, avec lequel il combattit à Trafalgar. Dans cette funeste journée, le vaisseau de Lucas était le troisième serre-file du *Bucentaure*, vaisseau-amiral. Le *Neptune* et le *San-Leandro*, sous le vent du poste qui leur avait été assigné, laissant un grand espace vide où s'était portée la colonne du vent commandée par Nelson, Lucas, pour empêcher le *Bucentaure* d'être accablé par le *Victory* et le *Téméraire*, fit mettre le beaupré du *Redoutable* sur la poupe du *Bucentaure*, décidé à sacrifier son vaisseau pour sauver son chef. Ses hommes, rompus par lui à toute espèce d'exercices, demandaient l'abordage.

Mais il songeait d'abord à dégréer le *Victory*, et, en moins de dix minutes, il avait fait éprouver de graves avaries à ses mâts. Nelson n'en persista pas moins à vouloir couper la ligne en avant du *Redoutable*: il ne réussit qu'à l'élonger à bâbord. Alors s'engagea entre les deux vaisseaux un combat de mousqueterie, dans lequel, au bout d'un quart d'heure, le feu du vaisseau français devint tellement supérieur, qu'il fit taire celui du *Victory*. En même temps, une balle partie de la hune d'artimon du *Redoutable* brisait l'épine dorsale du vainqueur d'Aboukir. Lucas avait déjà ordonné l'abordage, quand le *Téméraire*, prenant son vaisseau à tribord, lui envoya à bout portant une bordée si meurtrière, que plus de 200 hommes en furent tués ou blessés. Du nombre de ces derniers furent Lucas et son second Dupotet, qui néanmoins restèrent à leur poste. Privé d'une partie de son artillerie, ce malheureux vaisseau fut encore abordé en poupe par un troisième bâtiment anglais, le *Tonnant*, qui le canonna à portée de pistolet. Hélé de se rendre, alors que le *Redoutable* ne présentait plus qu'un monceau de débris, Lucas répondit par une dernière décharge de mousqueterie. Au même moment, son grand mât tomba en travers sur le *Téméraire*, et les deux mâts de hune de celui-ci sur le vaisseau français dont la poupe fut entièrement défoncée. Pour comble de malheur, deux canons de notre propre artillerie ayant crevé nous avaient tué beaucoup de monde. Les cinq sixièmes de l'équipage étaient hors de combat. Lucas craignant que le *Redoutable* ne coulât, avant qu'on en pût retirer les blessés, se rendit, et 169 hommes, formant le reste de son valeureux équipage, furent réunis à bord du *Swiftsure*. Tous les blessés ayant été envoyés à Cadix sur un parlementaire, 35 hommes seulement furent conduits prisonniers en Angleterre. Accueilli avec la plus grande distinction par nos ennemis, Lucas revint en France sur parole,

en avril 1806, et, présenté à l'Empereur, il reçut de sa main les insignes de commandant de la Légion d'honneur. Trois ans plus tard, dans l'affaire des brûlots de Rochefort, il commandait le *Régulus*. Attaqué à quatre reprises, du 11 au 29 avril, par les brûlots anglais, échoué deux fois sur les palles et sur les vases de la rivière, il repoussa vigoureusement l'ennemi, se releva, et rentra triomphant à Rochefort. Nommé, en 1810, au commandement du *Nestor* mouillé en rade de Brest, il y resta jusqu'en 1816, époque de sa mise en retraite. On ne peut expliquer cette inaction forcée que par la noble franchise avec laquelle Lucas avait justifié spontanément Villeneuve, et déplu ainsi au ministre Decrès. Napoléon songeait pourtant, bien qu'un peu tard, à le faire contre-amiral, quand arrivèrent les événements de 1814. Le chagrin qu'il en éprouva, et le juste ressentiment que lui inspira la privation d'un grade auquel il avait tant de droits, altérèrent sa santé, et hâtèrent sa mort qui eut lieu à Brest, le 6 novembre 1819.

(*Armoricain* des 10 et 12 février 1842.)

# M

**MACHAULT D'ARNOUVILLE** (Jean-Baptiste), — ministre de la marine, et fils d'un lieutenant de police, né le 13 décembre 1701, avait déjà rempli avec distinction les fonctions d'intendant du Hainaut, de contrôleur général des finances, de ministre d'État et de garde des sceaux, lorsqu'en 1754 il échangea ces dernières contre le portefeuille du ministère de la marine. Dans ce nouveau département, les économies de Fleury, par suite de ses complaisances pour l'Angleterre, avaient été fatales à la France. Machault

ordonna les travaux les plus urgents; mais la pénurie du trésor ne permettait pas de les pousser avec beaucoup d'activité, quand éclata la guerre de 1756. Malgré l'inégalité des forces navales, le début fut des plus brillants pour la France. Une escadre armée à Brest ferma aux Anglais le chemin du Canada; une autre armée à Toulon, sous les ordres de La Galissonnière, battit l'amiral Byng à Mahon, et contribua à la prise de Minorque; enfin, la Corse fut occupée temporairement en attendant l'occupation définitive de 1768. C'est alors que lord Chatam arriva au ministère, et que, par suite de la vanité de madame de Pompadour, notre pays fut jeté dans une guerre continentale. L'année même où la France s'alliait à l'Autriche et à la Russie contre la Prusse, Louis XV se débarassait du seul homme d'État qui eût assez de fermeté pour réprimer le détestable esprit des marins nobles qui n'avaient pour les officiers bleus qu'un arrogant dédain. Chargé d'éloigner madame de Pompadour, après l'attentat de Damiens, Machault se chargea avec complaisance de cette mission. Aussi le premier acte qui suivit la réconciliation de la favorite fut-il d'exiger la disgrâce des ministres de la marine et de la guerre. Le grand art de Machault, comme de Maurepas et de Rouillé, avait été, avec une marine inférieure, d'en calculer si bien les mouvements, que, portant des secours suffisants partout, il avait été, en même temps, en mesure d'attaquer l'ennemi. Il se retira dans sa terre d'Arnouville, près Paris, et y vécut ignoré jusqu'à la Révolution. En 1792, il se réfugia à Rouen; mais il en fut arraché comme suspect, et incarcéré aux Madelonnettes, où il mourut le 12 juillet 1794, après quelques semaines de captivité.

**MACKAU** (Ange-René-Armand, baron de), — amiral, ministre de la marine, pair de France et sénateur, naquit à Paris, le 19 février 1788, d'une ancienne et noble famille

irlandaise qui vint s'établir en France, à la suite de Jacques II, et y exerça des emplois diplomatiques. Il entra au service, en qualité de novice, en 1805, et après deux campagnes, l'une sur le *Vétéran*, commandé par le prince Jérôme, son camarade de classe, l'autre sur la frégate l'*Hortense*, commandant François Baudin, il fut nommé, en 1808, aspirant de première classe, non sans avoir subi un examen brillant à Rochefort. Même avant qu'il fût enseigne, on le nomma au commandement d'une section de péniches garde-côtes, avec laquelle il eut à soutenir contre des embarcations anglaises, divers engagements qui se terminèrent tous à son honneur. Plus tard il suivit, comme sous-adjudant, le contre-amiral Baudin, d'abord sur le *Patriote*, dans l'escadre de Rochefort, puis sur les vaisseaux le *Suffren*, le *Robuste*, l'*Annibal* et le *Magnanime*, dans l'escadre de la Méditerranée. En 1810, il reçut l'ordre de se rendre à Livourne pour s'y embarquer, en qualité d'enseigne provisoire, sur le brick l'*Abeille*, commandant Bonafoux-Murat. L'année suivante, chargé momentanément du commandement de ce brick, en l'absence de son chef, il rencontra, le 26 mai, sous le cap Saint-André, dans le cours d'une mission qu'il remplissait en Corse, le brick de guerre anglais l'*Alacrity*, et après un brillant combat, s'en empara bien qu'avec une artillerie inférieure. Il en fut récompensé par le grade de lieutenant de vaisseau et la croix de la Légion d'honneur. Après plusieurs autres croisières glorieuses, nommé capitaine de frégate, en 1812, et appelé au commandement supérieur de la flottille des côtes de la Toscane, il contribua efficacement à la défense de Livourne contre les Anglais, et à la fin de 1813, malgré les croisières ennemies, il ramena à Toulon la totalité des bâtiments placés sous ses ordres. Après la paix de 1814 commença pour Mackau une série de longues campagnes. Il parcourut successivement

le Levant sur l'*Alacrity*, la mer du Nord, l'Amérique, Terre-Neuve, comme second de l'*Eurydice*, le Cap-Vert, le Cap, Madagascar, Cayenne et de nouveau les Antilles, en qualité de commandant de la corvette le *Golo*. Nommé capitaine de vaisseau, en 1819, il commanda, deux ans plus tard, la *Clorinde* destinée à tenir station dans le Pacifique, et dans cette campagne, qui dura 28 mois, il rendit d'éminents services au commerce français. En 1825, Charles X le chargea de faire accepter à Saint-Domingue l'ordonnance d'affranchissement du 17 avril, et cette mission, couronnée d'un plein succès, lui valut le grade de contre-amiral. De 1825 à 1830, il prit une part considérable aux travaux du département de la marine, soit comme président de commissions, soit comme inspecteur général et directeur du personnel. En 1833, il commanda l'escadre des Dunes, chargée de bloquer la Hollande durant le siége d'Anvers. Peu de mois après, il reçut le commandement de la station des Antilles. Il y fit respecter le nom de la France, en obtenant de la Nouvelle-Grenade réparation de l'insulte qu'avait essuyée notre consul à Carthagène. A peine de retour en France, il repartit pour les Antilles avec le titre de commandant des forces de terre et de mer, en prévision d'une rupture possible avec les États-Unis. Pendant son gouvernement de la Martinique, il s'attacha principalement à rétablir les finances de la colonie et l'union entre les différentes classes de la société coloniale. Promu au grade de vice-amiral, en 1837, il entra l'année suivante au Conseil d'amirauté. Envoyé, en 1840, dans la Plata pour renforcer l'escadre de blocus, comme commandant en chef, et frapper un coup décisif, il obtint de Rosas un traité avantageux. Pair de France, en 1841, et commandant de l'escadre de la Méditerranée, il fut ministre de 1843 à 1847. Pendant son ministère, la plus stricte équité présida aux promotions, l'administration centrale re-

çut une forte organisation, le service du contrôle fut réorganisé, et celui de la comptabilité du matériel créé ; enfin les lois de 1845 préparèrent l'abolition de l'esclavage, et celle de 1846 assura l'approvisionnement ainsi que la construction du matériel réglementaire. Amiral, en 1847, sénateur, en 1852, le baron de Mackau est mort, à Paris, le 18 mars 1855. Il était grand-croix de la Légion d'honneur.

**MAGON DE MÉDINE** (Charles-René), — un des héros tombés à Trafalgar, contre-amiral, fils de Magon de la Villebagne, intendant de Saint-Domingue, naquit à Paris, le 12 novembre 1763, d'une famille de Saint-Malo. Entré dans la marine, à l'âge de 14 ans, il prit part, comme garde, sur la *Bretagne* à la journée d'Ouessant, et en qualité d'enseigne, sur le *Solitaire* et le *Caton*, aux divers engagements soutenus en Amérique par Guichen et Grasse. Fait prisonnier à la bataille des Saintes, il recouvra, la même année, la liberté par échange, et nommé lieutenant de vaisseau après une campagne de quinze mois dans l'Inde, fut chargé, en 1786, du commandement de l'*Amphitrite*, avec mission de reprendre possession du petit Archipel de Diego Garcia ou de Chanos, situé au sud des Maldives, et dont les Anglais s'étaient emparés, bien que les Français s'y fussent régulièrement établis en 1770. Après avoir accompli sa mission, Magon alla explorer les Seychelles, considérées comme dépendances des Mascareignes. Quand la Révolution commença, il naviguait dans les mers de l'Inde et de la Chine. En 1793, il était à l'île de France, où il fut pendant quelques jours incarcéré. Nommé capitaine de vaisseau, en 1795, il prit part l'année suivante, sur la *Prudente*, au combat livré dans le détroit de Malac par le contre-amiral Sercey avec six frégates contre les vaisseaux anglais l'*Arrogant* et le *Victorious*. Sa santé étant altérée, il fut chargé d'escorter

en Europe deux vaisseaux de la Compagnie des Philippines. A la hauteur des côtes de Guinée, il rencontra la frégate anglaise la *Pearl*. Il montait alors la *Vertu*, frégate en mauvais état. Mais l'arrivée de la *Régénérée*, sa conserve, attirée par la canonnade, fit éloigner l'ennemi. Destitué pendant son absence par le Directoire pour avoir contribué à faire renvoyer de l'île de France les agents Baco et Burnel, puis réintégré sur les instances de Bruix, et nommé peu après chef de division, Magon commanda, en 1801, le *Mont-Blanc* dans l'escadre de Villaret-Joyeuse, s'empara du fort Dauphin à Saint-Domingue, et fut élevé au grade de contre-amiral. En 1803, il était commandeur de la Légion d'honneur, et commandait l'aile droite de la flottille de Boulogne. En 1805, envoyé à Rochefort pour y prendre le commandement d'une division, il alla rallier le pavillon de Villeneuve. L'*Algésiras*, qu'il montait, prit part au combat du Ferrol. A Trafalgar, ce même vaisseau, qui se trouva au centre de l'avant-garde, derrière le *Pluton*, soutint une lutte héroïque contre le vaisseau anglais le *Tonnant*. Magon, d'abord atteint d'une balle au bras droit et d'un éclat à la cuisse, fut ensuite frappé en pleine poitrine. Son navire, bien que désemparé, n'amena son pavillon qu'une heure après la mort de son chef ; il était dans un état si pitoyable, que les Anglais abandonnèrent leur prise, et qu'il entra à Cadix, où il tomba trois ans plus tard (1808), entre les mains des insurgés espagnols. Magon avait particulièrement contribué à l'armement d'un corsaire de Dunkerque, le *Contre-amiral-Magon*, qui fut pendant longtemps la terreur du commerce anglais.

**MAINGON** (Jacques-Remy), — capitaine de vaisseau et astronome, né, le 15 mars 1765, à Jouy près Reims, était fils d'un vigneron. Il quitta fort jeune ses parents, et vint étudier à l'école d'hydrographie du port de Lorient. Après

avoir navigué au commerce jusqu'à la Révolution, il entra, le 2 germinal an II, dans la marine de l'État, et il était capitaine de vaisseau et officier de la Légion d'honneur, quand il fut emporté par un boulet de canon, sur le vaisseau l'*Aquilon* qu'il commandait, dans un combat livré, le 13 avril 1809, en rade de l'île d'Aix. Très-bon observateur, il avait été chargé de la direction de l'Observatoire du port de Brest ; mais les travaux assidus auxquels il s'était livré avaient beaucoup affaibli sa vue. On lui doit, indépendamment de plusieurs cartes et mémoires conservés au Dépôt général de la marine : *Instruction sur un nouveau quartier de réduction*, 1797 ; — *Mémoire sur une carte trigonométrique servant à réduire la distance apparente de la lune au soleil ou à une étoile en distance vraie, et à résoudre d'autres questions de pilotage*, 1798 ; — *Considérations nouvelles sur divers points de mécanique*, 1807.

(*Archives de la marine. — Mémoires de l'Institut. — Biographie astronomique de Lalande. — Documents inédits.*)

**MAISSIN** (Louis-Eugène), — capitaine de vaisseau, naquit à Paris, le 8 janvier 1811, entra dans la marine, en 1827, et obtint par ses services militaires et ses divers travaux un avancement rapide et mérité. Embarqué, en 1838, sur la *Néréide*, d'abord comme aide de camp, puis comme chef d'état-major de l'amiral Baudin, il fit partie de l'expédition de Saint-Jean d'Ulloa, et en consigna le souvenir dans une relation qui parut en 1839. Capitaine de corvette, en 1844, il concourut l'année suivante au combat de Mahahéna contre les naturels de Taïti. Nommé membre du Conseil d'amirauté, en 1849, officier de la Légion d'honneur, capitaine de vaisseau et gouverneur de la Guyane l'année suivante, Maissin fut emporté, le 6 janvier 1851, par la fièvre jaune. Réservé à un brillant avenir, cet officier a laissé dans sa trop courte carrière de nombreux et importants travaux dont les prin-

cipaux sont : *Un aperçu sur les ressources générales de la marine française en 1840, et sur le système de guerre maritime contre l'Angleterre;* — des *Études historiques sur la marine française*, qui malheureusement s'arrêtent à Louis XIV; — un *Essai sur le problème de la chasse;* — des notes fort judicieuses sur l'histoire de la marine anglaise de 1793 à 1802, sous ce titre modeste : *Extraits de l'histoire de M. James;* — *Essai sur les évolutions navales;* — *Des conditions de la navigation par la vapeur;* — un *rapport sur la traversée du vapeur le Phaéton de Rio-Janeiro à la Conception par le détroit de Magellan;* — un *journal* inachevé *du voyage* de ce même navire, le *Phaéton aux Marquises et à Taïti.* Ces six derniers ouvrages qui, non moins que les précédents, témoignent du savoir varié et étendu de leur auteur, ont été insérés dans les *Annales maritimes* de 1834 à 1847.

**MAISTRAL** (Esprit-Tranquille), — contre-amiral, naquit à Quimper, le 21 mai 1763, d'un médecin qui se signala lors d'une fièvre épidémique et contagieuse à Brest, en 1757, entra au service de la marine, comme mousse, en 1775, puis servit, comme matelot, sur divers bâtiments jusqu'au commencement de la guerre d'Amérique, époque où il embarqua en qualité de volontaire sur le *Vengeur*, et prit part aux batailles d'Ouessant, de la Grenade, de Fort-Royal, de la Dominique et de Sainte-Lucie. Ayant obtenu le grade d'officier auxiliaire, il assista encore à sept combats sur le *Scipion*, commandant Grimouard. Aussi, dès l'âge de 20 ans, était-il devenu si habile manœuvrier, que Louis XVI lui conféra le grade de lieutenant de frégate. Après trois campagnes faites, de 1783 à 1786, dans les Antilles, et une campagne d'évolutions sous les ordres d'Albert de Rions, il fut attaché, comme sous-lieutenant de vaisseau, à l'état-major du *Léopard*, commandant Kersaint, et, à la suite de

deux nouvelles campagnes, reçut, en 1791, la décoration du mérite militaire. Devenu capitaine de vaisseau, le 1er janvier 1793, il commanda successivement l'*Éole* et la *Normande*, fut incarcéré, à son retour en France, sous la Terreur, et ne recouvra la liberté que le 18 novembre 1794. De 1796 à 1797, il commanda le *Terrible*, le *Fougueux* dans l'expédition d'Irlande, et le *Mont-Blanc*, avec lequel il protégea l'entrée de plusieurs convois destinés à l'arsenal de Brest. Il suivit l'amiral Bruix dans sa campagne de la Méditerranée; à son retour fit, sur le *Patriote*, une campagne à Saint-Domingue, puis transporta à la Martinique les troupes qui devaient reprendre possession de cette colonie. Il fit encore sur l'*Annibal* une campagne dans le Levant, et enfin commanda le *Neptune*, sous les ordres de l'amiral Villeneuve. Au combat du Ferrol, l'*Atlas* ne dut son salut qu'à la manœuvre que fit Maistral pour l'empêcher de tomber au pouvoir de l'ennemi. A Trafalgar, le *Neptune* qui devait occuper le poste de matelot d'arrière du *Bucentaure*, resta, malgré les efforts de son chef, sous le vent de la ligne, et, masqué par le *Redoutable*, fut dans l'impossibilité de tirer sur la colonne de Nelson. De là des accusations d'impéritie ou de timidité que la capacité et la bravoure de Maistral, ainsi que les rapports de Beaudrand, aide de camp de Villeneuve, et du major-général Escâno, repoussent également. Au surplus, Decrès lui rendit justice, en lui décernant le même éloge qu'à Cosmao-Kerjulien; mais Maistral ne put obtenir que sa conduite fût soumise à un conseil de guerre. Il conserva d'ailleurs la confiance du gouvernement jusqu'au 31 juillet 1814, jour où il fut mis en retraite avec le grade de chef d'escadre, échangé, pendant les Cent-jours, contre celui de contre-amiral. Chevalier de la Légion d'honneur, en 1804, officier le 15 juin 1815, il est mort, le 15 novembre de la même année, à Guipavas, près de Brest. Il avait un frère

cadet, son digne émule, *Désiré-Marie* Maistral qui né, le 15 octobre 1764, à Quimper, servit avec éclat jusqu'en 1807, époque où il était chef militaire des mouvements à Venise, et qui est mort à Brest, le 27 août 1842.

(*Essais de biographie maritime.— Biographie Bretonne.*)

**MALOUET** (Pierre-Victor, baron), — ministre de la marine, né à Riom (Puy-de-Dôme), en février 1740, débuta par quelques travaux littéraires, entre autres une ode sur la prise de Mahon, renonça à la littérature pour la diplomatie, puis pour l'administration de la guerre, et enfin entra, en 1763, dans l'administration de la marine. Chargé d'abord de diriger à Rochefort les embarquements pour Cayenne, lorsqu'on y tenta un infructueux essai de colonisation, il fut envoyé, en 1767, à Saint-Domingue, et pendant sept ans y exerça les fonctions de commissaire, puis d'ordonnateur. Les notions exactes qu'il recueillit et transmit au gouvernement pendant son administration fixèrent, en 1776, l'attention de Sartine, qui lui confia l'examen des divers projets de colonisation de la Guyane. Chargé de mettre les siens à exécution, et nommé à cet effet commissaire général de la marine, Malouet visita successivement tous les ports de la colonie française, puis se rendit à Surinam pour obtenir des informations précises sur la Guyane Hollandaise, et enfin confia l'exécution des nombreuses améliorations qu'il réalisa à l'ingénieur Guisan. Remplacé, en 1779, pour cause de santé, il fut fait prisonnier au retour par un corsaire anglais, recouvra promptement la liberté, et devint intendant du port de Toulon, où il imprima une grande activité aux travaux nécessités par la guerre d'Amérique. Envoyé aux États généraux de 1789 par le bailliage de Riom, il y défendit la cause de la monarchie, et fut au nombre des députés qui demandaient un gouvernement constitutionnel analogue à celui de l'An-

gleterre. C'est ainsi qu'il fonda, en 1790, le club des Impartiaux, bientôt appelé club Monarchique. Il entra dans le conseil privé du roi. Échappé aux massacres de septembre, il s'enfuit en Angleterre où il publia une défense de Louis XVI, et fit demander à la Convention une permission de venir assister ce malheureux prince. Il rentra en France, en 1801, par la protection spéciale du Premier Consul, et fut chargé, en 1803, d'administrer le port d'Anvers. Il y resta six ans, en qualité de commissaire général et de préfet maritime, concourant aux grands travaux de cet arsenal, et à la défaite de Walcheren. Créé baron en récompense de ses services, et nommé conseiller d'État en 1810, il en exerça les fonctions jusqu'en octobre 1812, époque où l'indépendance de ses opinions détermina son exil en Touraine. Le 2 avril 1814, le gouvernement provisoire le chargea du ministère de la marine, et Louis XVIII confirma sa nomination; mais les travaux auxquels il dut se livrer dans ces moments de crise, hâtèrent sa mort qui eut lieu, le 7 septembre 1814. Quoiqu'il eût occupé des emplois lucratifs, il ne laissait aucune fortune, et le roi se chargea des frais de ses funérailles. On a de lui entre autres écrits : *Mémoires sur l'esclavage des nègres*, 1788 ; — *Sur l'administration du département de la marine*, 1790 ; — *Mémoires et correspondances officielles sur l'administration des colonies*, 1802 ; — *Considérations historiques sur l'empire de la mer chez les anciens et les modernes*, 1810.

(*Notice de Suard* dans la *Gazette de France*, du 14 septembre 1814.)

**MANTI** ou **MANTY** (Théodoric de), — vice-amiral du Levant, né en Provence dans la seconde moitié du seizième siècle, est mort vers 1640. Il était la terreur des corsaires barbaresques dans la Méditerranée. Le 19 juillet 1625, il concourut, en qualité de contre-amiral, sur le vaisseau la

*Vierge*, au combat dans lequel le duc de Guise détruisit dix navires aux Rochellais. Vice-amiral, il commanda l'arrière-garde de la flotte qui, le 17 septembre suivant, vainquit de nouveau les marins de la Rochelle commandés par Guiton. Quand Richelieu organisa la marine en France, Manti fut chargé, de concert avec Augustin Beaulieu et de Poincy, de la construction de 30 vaisseaux dans les ports de Bretagne. Commandant, en 1637, l'*Europe* dans l'armée navale du comte d'Harcourt, il dirigea, avec le commandeur de Poincy, l'artillerie des vaisseaux qui réduisit le fort de Sainte-Marguerite dans les îles de Lérins. A l'attaque de Saint-Honorat, il protégea, avec le commandeur des Gouttes, le débarquement des troupes de terre. Il commanda ensuite huit vaisseaux et quelques galères sur les côtes de Provence.

(*Hydrographie du P. Fournier ; — Histoire du maréchal de Toiras*, par Baudier ; — *Lettres, instructions diplomatiques et papiers d'État du cardinal de Richelieu.*)

**MARCHAND** (Étienne), — navigateur, né le 13 juillet 1755, à l'île de la Grenade dans les Antilles, avait déjà fait plusieurs voyages sur des bâtiments de commerce, lorsqu'il fut chargé, en 1790, par la maison Baux de Marseille de se procurer des pelleteries au N.-O. de l'Amérique, et de relâcher en Chine où ces marchandises trouvaient, disait-on, un placement certain et une cargaison de retour assurée. Le *Solide*, bâtiment construit spécialement en vue de cette navigation, partit de Marseille le 14 décembre. Marchand doubla le cap Horn, s'éleva jusqu'à Otahi-Hoa, la plus méridionale des Marquises (12 juin 1791), franchit, le même jour, la pointe S. de l'île Motané, pénétra dans la baie de Madre-de-Dios de l'île Tao-Wati, et, le 21 juin, découvrit, dans le N.-O., à 7° de lat. S., une terre haute (Owa-Poua) que les officiers du *Solide* saluèrent du nom

de leur commandant. Dans la matinée du 23, on découvrit, au N. de la précédente, une seconde île qui fut appelée Baux, du nom des armateurs : c'était Nouka-Hiva, la principale du groupe des Marquises. Marchand entrevit encore les îlots des Deux-Frères, et les îles Masse et Chanal (Hidou et Fatouhoa) ; mais il n'atterrit à aucune de ces îles, car il ne voulait pas nuire à sa mission commerciale, et, donnant le nom d'*îles de la Révolution* au groupe de ses découvertes, il gagna les côtes de l'Amérique du Nord qu'il atteignit le 7 août ; puis, après avoir fait emplète de pelleteries, et reconnu rapidement la côte du nord-ouest, il se dirigea vers Macao, en passant par les Sandwich. La déception qui l'attendait en Chine, dut lui faire regretter d'avoir sacrifié ses découvertes aux intérêts commerciaux de l'expédition. Le prix des pelleteries était presque nul sur les marchés de la Chine où la plupart de ces produits étaient d'ailleurs frappés de prohibition. Force lui fut alors de retourner en Europe. Libre désormais de toute entrave commerciale, il put, pendant la traversée, s'occuper de travaux hydrographiques. Chemin faisant, il rectifia les cartes de la mer de Chine, et en leva une nouvelle des îles situées entre Banca et Billiton. Arrivé à l'île de France, le 30 janvier 1792, il en repartit bientôt, et enfin, le 14 août, jeta l'ancre en rade de Toulon, après une navigation de vingt mois, où il avait fait le tour du globe. Quelque temps après, il fut élu chef de bataillon de la garde nationale de Marseille ; mais, ayant obtenu presque aussitôt le commandement d'un navire en destination de l'île de France, il retourna dans cette colonie, où il mourut, le 15 mai 1793. Exécutés à une époque où la France, déchirée par ses dissensions intestines, n'avait pas une pensée pour ses enfants perdus des navigations lointaines, les importants travaux de Marchand seraient peut être restés méconnus, si Fleurien n'avait pris

le soin, en les rassemblant, de combler une lacune qu'on eût regrettée dans l'histoire de la navigation.

(*Voyage de Marchand*, publié par Fleurien.)

**MAREC** (Théophile-Marie-Finisterre), — administrateur de la marine, né à Quimper, le 27 février 1792, était fils du conventionnel Pierre Marec, qui fit adopter l'acte de navigation, en 1793. Il débuta par être mousse et timonier sur la felouque la *Gazelle*, au port de Gênes, où son père dirigeait le service de l'inscription maritime du 7ᵉ arrondissement. Après avoir été chargé, pendant huit mois, de la comptabilité de ce bâtiment, il fut employé, de 1808 à 1812, dans les bureaux du port de Gênes qu'il quitta pour entrer, au concours, dans l'administration de la marine. Rayé des listes, après les Cent jours, pour son active participation aux démonstrations de la fédération Brestoise, il fut réintégré dans son grade, l'année suivante, puis admis, en 1817, dans les bureaux du ministère, où il devint chef au bureau de la police de la navigation, en 1819, sous-directeur du personnel, en 1837, et maître des requêtes au Conseil d'État peu après. A la Révolution de 1848, dont il se montra chaleureux partisan, il fut de fait, pendant quelque temps, le ministre de la marine. Nommé, le 27 février, directeur du personnel, il fut appelé, le 28, à présider une commission chargée de réorganiser l'administration centrale, et, le 6 mars, il réunit sous sa surveillance les chefs des divers services de l'ancien secrétariat général. Mais des excès de travail joints à une grande exaltation politique altérèrent sa santé, et il dut donner sa démission, le 9 août 1848. Il est mort aux Néothermes de Paris, le 5 ou le 6 août 1851. On a de lui plusieurs mémoires se rattachant aux pêches, à l'inscription maritime et à la police de la navigation.

(*Biographie Bretonne.*)

**MARESTIER** (Jean-Baptiste), — ingénieur, né, le 17

mai, 1781 à Saint-Servan, fut admis, en 1800, à l'École Polytechnique, et en sortit deux ans plus tard dans le génie maritime. Ses premiers pas dans la carrière furent marqués par des services réels rendus dans les ports de Gênes et de Livourne. Quand les désastres de 1814 nous eurent enlevé ces conquêtes, il fut attaché au port de Toulon où il se lia avec M. Ch. Dupin. Envoyé peu de temps après à Bayonne pour y réorganiser le service des constructions navales, il y resta jusqu'en 1818, et y construisit, sur ses propres plans, de nombreux bâtiments de transport dont notre marine était alors dépourvue. Il avait demandé à passer au port de Lorient, lorsque le baron Rolland, inspecteur du génie maritime, le chargea d'aller étudier en Amérique et en Angleterre les résultats obtenus par la navigation à vapeur. Son voyage dura deux ans. Chargé, au retour, de faire l'application des principes qu'il avait émis dans son mémoire, il construisit le premier bâtiment à vapeur et le premier appareil à basse pression que la marine Française ait possédés sur mer. Des accidents inévitables en raison de l'imperfection de tout système nouveau, ayant jeté de l'inquiétude dans les esprits, Marestier calma les craintes en donnant dans un second mémoire l'explication des causes des explosions; c'était indiquer les moyens de les prévenir. Successivement membre de la commission consultative et du conseil des travaux de la marine, lors de sa création, il avait été envoyé à Brest, en mission extraordinaire, lorsque la mort vint l'y surprendre, le 22 mars 1832. Il était chevalier de Saint-Louis et de la Légion d'honneur.

(*Biographie Bretonne.*)

**MARGUERIE** (Jean-Jacques de), — lieutenant de vaisseau, membre de l'Académie des sciences et de l'Académie de la marine, naquit, le 12 avril 1742, à Mondeville près de Caen, de parents nobles, montra dès son enfance de grandes

dispositions pour les mathématiques, et, sorti du collége de Caen, vint à Paris où il se lia avec le géomètre Fontaine. Ce fut par la protection de M. de Roquefeuil qu'il obtint, en 1767, une lettre de garde-marine, avec une pension de 600 livres et la promesse d'un prompt avancement. Bientôt après, il s'embarqua pour l'île de France sur la flûte la *Normande*, et en revint avec un grand nombre d'utiles observations. Un mémoire sur la *Résolution des équations* lui valut, en 1770, l'honneur d'être admis à l'Académie royale de la marine, malgré l'infériorité de son grade, et bien que cette société fût au complet. Mais Marguerie justifia ce choix par la composition de quatre mémoires : sur le *Système du monde*, sur l'*Élimination des inconnues*, sur l'*Établissement d'une nouvelle théorie des fluides*, enfin sur les *Suites*. Ces différents ouvrages, qui ont été insérés dans le seul volume qui ait paru des mémoires de l'Académie de la marine, obtinrent l'approbation de Lagrange, et firent obtenir, dès 1770, à Marguerie le grade d'enseigne de vaisseau. Devenu, l'année suivante, académicien ordinaire, d'adjoint qu'il avait été jusque-là, il présenta encore une dissertation sur le *Roulis*, un mémoire sur la *Manière de trouver les centres de gravité* et deux autres sur la *Résolution des équations du cinquième degré*. Après une seconde campagne à l'île de France sur le vaisseau l'*Actionnaire*, il lut un travail sur la *construction*, suivi quelques jours après, d'un autre sur la *Statique des vaisseaux*. Il était en outre excellent officier, et aucune partie du service ne lui échappait. Aussi, lorsqu'en 1774 Turgot passa de l'intendance de Limoges au ministère de la marine, Marguerie fut-il chargé de composer une nouvelle ordonnance qui aurait été substiuée à celle de Boynes, travail que le remplacement de Turgot par Sartine, un mois après rendit inutile. Nommé, en 1775, au commandement du cutter le *Moucheron* qui faisait partie de l'escadre d'évolutions du comte

de Guichen, il s'y fit remarquer par son habileté. A son retour, il s'appliqua à l'économie politique; mais une maladie grave le força de suspendre son travail presque terminé. Embarqué, en 1776, à peine convalescent, sur la flûte la *Tamponne* qui, commandée par Verdun de la Crenne, allait chercher les mâts à Cronstadt, il y continua ses études scientifiques. Envoyé ensuite en croisière sur le *Bien-Aimé* que commandait Bougainville, il passa, au début de la guerre américaine, sur le *Saint-Esprit* commandé par le duc de Chartres, et assista à la bataille d'Ouessant. Nommé lieutenant de vaisseau, en janvier 1779, il embarqua sur l'*Annibal*, sous le commandement de La Motte-Picquet qui allait rejoindre en Amérique l'armée navale du comte d'Estaing. Au combat du 6 juillet 1779 devant la Grenade, où l'*Annibal* essuya un feu très-vif, il fut mortellement blessé par un boulet. La perte de ce savant officier entraîna celle d'une grande partie de ses ouvrages; car ceux qu'il avait emportés ont disparu.

(*Essais de biographie maritime.*)

**MARIGNY** (Charles-René-Louis, chevalier, puis vicomte Bernard de), — vice-amiral, cousin-germain du fameux chef vendéen Gaspard, naquit à Séez (Orne) le 1er février 1740, et fut d'abord destiné à l'état ecclésiastique; mais, à l'âge de 14 ans, il quitta la maison paternelle pour s'engager dans la marine. La guerre de Sept ans, qui commença peu après, le vit constamment à la mer. Il déploya la même activité dans l'intervalle de cette guerre à celle de 1778. Au commencement de cette année, il avait préludé à l'illustration de la *Belle-Poule* en refusant de se laisser visiter aux atterrages de Brest par deux vaisseaux anglais, l'*Hector* et le *Courageux*, et il en fut de même, à la hauteur d'Halifax, sur la *Sensible*, quand il fut hélé par le *Centurion* et le *Diamant*. La bataille d'Ouessant, dans laquelle il com-

mandait encore la frégate la *Sensible*, lui valut le grade de capitaine de vaisseau et le commandement de la *Junon* faisant partie de l'escadre légère aux ordres de Latouche-Tréville. C'est dans cette campagne que Marigny se distingua contre le vaisseau l'*Ardent* par un combat si glorieux, que Louis XVI en fit faire par M. de Rossel un tableau destiné « au brave chevalier de Marigny, » et qu'il lui donna le commandement de sa prise avec laquelle il se signala sous les ordres du comte de Grasse, notamment à la prise de Saint-Christophe. En 1784, à la tête d'une escadrille, il contraignit les Portugais à démolir le fort de Cabinde d'où ils gênaient le commerce français à la côte d'Angola. Dans l'escadre d'évolutions qui fut armée, la même année, la *Fine* qu'il commandait, fut citée pour l'habileté et la précision de ses manœuvres. Il était chef de division, chargé d'une inspection des ports et se trouvait à Cherbourg, en 1786, lorsque Louis XVI vint visiter les travaux de la digue. Nommé major-général de la marine à Brest, en 1790, c'est-à-dire dans des circonstances rendues on ne peut plus difficiles par l'esprit d'insubordination qui régnait dans cette ville, il sut en réprimer les premiers effets par sa fermeté : « Vous voulez une tête, dit-il un jour aux marins mutinés, lavoici, je viens vous l'apporter. » Nommé contre-amiral, en 1791, et commandant de la marine après la démission du comte d'Hector, il se démit lui-même de ses fonctions quand il lui parut impossible d'endiguer le torrent révolutionnaire. Louis XVI le nomma alors sous-gouverneur au Dauphin. Retiré à Chantilly, Marigny n'en sortit qu'après le 10 août pour défendre courageusement Louis XVI d'avoir autorisé l'émigration, ce qui lui valut d'être traduit devant le tribunal révolutionnaire. Échappé à la condamnation, il resta néanmoins en prison jusqu'au 9 thermidor. Rendu à la liberté, il se retira à la campagne près de Landerneau.

Vice-amiral, en 1814 et grand croix de l'ordre de Saint-Louis, il fut appelé, à la fin de 1815, aux fonctions de commandant de la marine à Brest où il mourut, dans l'exercice de ces fonctions, le 25 juillet 1816.

**MARION** (Nicolas-Thomas, sieur DUFRESNE), — navigateur, naquit à Saint-Malo, le 22 décembre 1729, et entra fort jeune dans la marine. A l'âge de 30 ans, il était lieutenant de frégate, et officier estimé, à en juger d'après le témoignage du comte d'Aché. En 1761, il commanda le bâtiment qui transporta le P. Pingré à l'île Rodrigue, où celui-ci allait observer le passage de Vénus sur le disque du soleil. Capitaine de brûlot, en 1766, Marion fut envoyé, quatre ans plus tard, aux Mascareignes, avec ordre de rapatrier à Taïti un naturel que Bougainville avait amené en France l'année précédente. Désireux de profiter de cette occasion pour faire un voyage de découvertes dans des mers alors connues très-imparfaitement, Marion offrit à l'administration coloniale de transporter à ses frais le jeune Taïtien Aontourou dans sa patrie, à condition qu'on lui ferait quelques avances et qu'on joindrait une flûte du roi au bâtiment qui lui appartenait. Ces propositions ayant été acceptées, il partit, en 1771, sur le *Mascarin*, de conserve avec le *Marquis-de-Castries*, commandé par le chevalier du Clesmeur. Aontourou étant mort de maladie à Madagascar, l'expédition, qui avait le champ libre, se ravitailla au Cap, et fit route vers le S., dans le dessein de découvrir les terres australes. Le 13 janvier 1772, par 35° de long. et 46° de lat. S., on aperçut, enveloppée de brumes, une terre à laquelle on donna le nom d'*Espérance*; c'est celle qui fut appelée quatre ans plus tard par Cook *île du Prince Édouard*. Un peu plus loin, par la même latitude et par le 42ᵉ méridien, Marion découvrit encore deux autres îles qu'il nomma les *Iles Froides*. Enfin sous le même parallèle encore, et vers le 50° de long., le *Marquis-*

*de Castries* signala une île dont Crozet, lieutenant du *Mascarin,* alla prendre possession, et qui fut appelée *île de la Prise de possession*, plus tard de *Marion*. Dans le N.-E. de cette terre, Crozet en vit une autre qu'il appela *Aride*, c'est l'île Crozet. Continuant sa route vers l'E., Marion ne vit plus aucune terre, et alla mouiller à la pointe S. de Van-Diemen qu'on ne savait pas encore être une île; puis il se dirigea vers la côte N. de la Nouvelle-Zélande, et mouilla, le 4 avril, dans la baie des îles. Bien accueilli par les naturels, il dressa des tentes sur la petite île Matonaro, y fit transporter ses malades, et établit sur la grande terre deux ateliers pour la réparation de ses navires. Les meilleurs rapports continuèrent pendant deux mois entre les Français et les sauvages : Marion fut même reconnu, le 4 juin, comme grand chef du pays. Mais, quatre jours après cette cérémonie, s'étant rendu avec deux de ses officiers et quatorze matelots à une seconde fête que lui avait offerte un chef de naturels nommé Takouri, il ne revint plus. Le lendemain, un matelot couvert de blessures et que l'on recueillit dans un canot, donna la nouvelle qu'il avait échappé seul aux embûches des insulaires, et que Marion avec tous ses compagnons avaient été massacrés et mangés. Du Clesmeur et Crozet, après être parvenus à rembarquer leurs malades et leurs ouvriers firent, le 14 juin, une première descente à Matonaro, où il y avait environ trois cents sauvages, en tuèrent cinquante, et mirent le feu au village. Dans une seconde expédition, on brûla les domaines de Takouri, et, après avoir réuni les tristes reliques qu'on put recueillir, on partit laissant à ce lieu le nom de *baie de la Trahison,* digne pendant de la *baie des Assassins*, imposé par Tasman à une autre échancrure de l'archipel. L'abbé Rochon a écrit d'après les journaux et les plans de Crozet la relation de ce voyage.

(*Biographie bretonne*. — Cunat., *Saint-Malo illustré par ses marins.*)

**MARTIN** (Pierre, comte), — vice-amiral, naquit le 29 janvier 1752, à Louisbourg, dans l'île du cap Breton où son père, originaire de la Provence, était allé exercer son industrie de forgeron qu'il abandonna pour servir en qualité de sergent des compagnies franches contre les Anglais. Après la perte de l'île, en 1758, il vint s'établir à Rochefort. Le jeune Pierre suivit d'abord les cours d'hydrographie de ce port, puis embarqua, en 1764, comme mousse, sur la flûte le *Saint-Esprit*, passa de là sur un bâtiment de commerce, revint compléter son éducation à l'École d'hydrographie et enfin, en 1769, reprit la mer, comme pilotin, sur la flûte la *Nourrice*. Il devint ensuite, en changeant de bâtiments, aide-pilote, second, puis premier pilote, et perdit l'œil gauche sur la *Terpsichore*, faisant partie de l'escadre d'évolutions du comte de Guichen. Blessé à la bataille d'Ouessant sur le *Magnifique*, il fut nommé pilote entretenu, fit la campagne de Savannah sous d'Estaing, prit part aux combats de la Grenade, de la Dominique et de la Martinique, et, blessé de nouveau dans le second, il obtint le grade de lieutenant de frégate auxiliaire. Après la paix, il embarqua, comme pilote, sur divers navires et en dernier lieu sur le *Rossignol* qui transportait au Sénégal le chevalier de Boufflers, gouverneur-général de cette colonie. Martin, rude marin, plut singulièrement au gentilhomme qui le nomma officier de port, lui donna le commandement de la goëlette la *Cousine*, chargé du service local de la colonie, et après son retour en France, lui fit obtenir le grade de sous-lieutenant de vaisseau, avec la mission de faire la reconnaissance hydrographique de l'archipel Bissagos. Martin, à qui ce travail valut de justes éloges, fut nommé, à son retour en France, en 1791, lieutenant de vaisseau. Revenu au Sénégal sur la corvette l'*Espoir*, il fut fait chevalier de Saint-Louis, et reprit le commandement d'une division chargée de protéger notre

commerce entre Nantes et Bordeaux. Ayant rempli cette mission avec honneur et succès, il devint capitaine de vaisseau, en 1793, et monta l'*Hermione* qui se perdit par suite de l'impéritie du pilote côtier. Acquitté honorablement, Martin reçut le commandement du vaisseau l'*América* et de la frégate le *Tartu*, destinés à un voyage dans la mer du Nord; mais, promu, la même année, au grade de contre-amiral, il alla, à Brest, arborer son pavillon sur le *Républicain*, et commanda une des divisions de l'armée navale de Villaret-Joyeuse. Envoyé ensuite à Toulon pour réorganiser ce port qui venait d'être repris sur les Anglais, il appareilla, dès le mois de juin 1794, avec une escadre de 15 bâtiments rassemblés à la hâte, tint la mer pendant quatre mois et demi, fit plusieurs prises, et, embossé dans le golfe Juan, y rendit impuissante la croisière de 29 navires anglo-espagnols. Ayant reçu des renforts, il sortit pour aller combattre les Anglais qu'il rencontra, le 11 mars 1795, par le travers du cap Nolis, aux environs de Gênes. Bien que réduit à 13 bâtiments par suite des mauvaises manœuvres de deux de ses navires, il n'hésita pas à se mesurer avec les 17 vaisseaux d'Hotham. L'action s'engagea le 13. Nous y perdîmes deux vaisseaux dont l'un, le *Censeur*, fut pris, et l'autre, le *Ça-ira*, commandant Coudé, coula sur le champ de bataille après s'être rendu; mais nous avions pris, quelques jours auparavant, le *Berwick* qui s'était rendu à l'*Alceste*, commandant Le Joille, et l'ennemi ne fit plus aucune tentative pour recommencer la bataille. De retour à Toulon, Martin y trouva six vaisseaux arrivés de Brest sous le commandement du contre-amiral Renaudin, l'ancien commandant du *Vengeur*. L'insubordination des équipages, qui dégénéra plusieurs fois en révolte ouverte, une épidémie et le dénûment de l'arsenal de Toulon retardèrent le départ de l'escadre qui ne put s'effectuer qu'en juin. Le 13 juillet, on rencontra près des îles

d'Hyères, au cap Roux, la flotte d'Hotham, composée de 23 vaisseaux. Quoiqu'il n'en eût lui-même que 17, Martin accepta la lutte. Elle fut des plus glorieuses pour nous, et, sans un incendie qui éclata à bord de l'*Alcide*, nous n'aurions éprouvé aucune perte. Ce vaisseau, commandé par Leblond Saint-Hilaire, qui périt dans l'affaire, sauta en combattant, son pavillon haut. L'escadre rentra à Fréjus. Nommé au commandement du port de Rochefort la même année, puis vice-amiral vers le commencement de 1796, Martin, chargé de coopérer à la seconde expédition d'Irlande, expédia la division Savary; mais son refus de participer, de sa personne, à une entreprise qu'il désapprouvait, le fit mettre en non-activité. Il alla alors prendre part, sur le *Real-Carlos*, à une bataille que le contre-amiral espagnol Malgarejo, qui commandait cinq vaisseaux et une frégate, soutint en rade de l'île d'Aix et où les Anglais furent repoussés avec perte. Nommé préfet de Rochefort, lors de l'institution des préfectures maritimes, grand officier de la Légion d'honneur et enfin comte de l'Empire, il faillit être nommé chef de l'armée navale qui partit de Cadix sous les ordres de Villeneuve. Si cette nomination avait eu lieu, elle nous aurait peut-être épargné le désastre de Trafalgar. Dans l'affaire des brulôts, Martin fit ce qu'il put pour faire cesser la panique occasionnée par l'amiral Gambier. Remplacé, en 1810, par Truguet, chevalier de Saint-Louis, en 1814, Martin rentra dans la vie privée, en 1815. Rayé des listes de la marine pour avoir osé faire visite à l'Empereur, lorsque celui-ci vint à Rochefort, avant de s'embarquer sur le *Bellérophon*, il obtint cependant, quelques années plus tard, la pension de retraite de vice-amiral. Il est mort à Rochefort, le 1er novembre 1820.

(*Précis historique par le comte Pouget, petit-fils de Martin.*)

**MAUREPAS** (JEAN-FRÉDÉRIC **PHÉLYPPEAUX**, COMTE DE),

— ministre de la marine, et ministre d'État, né à Versailles, en 1701, était fils de Jérôme, et petit-fils de Louis de Pontchartrain, qui avaient été ministres de 1690 à 1715. La famille Phélyppeaux, originaire de Blois, où, depuis 1399, elle était reconnue comme noble, a donné à la France quantité de magistrats célèbres, et des ministres à partir de Louis XIII. Après la mort de Louis XIV, Jérôme de Pontchartrain ayant été forcé par le Régent de donner sa démission, Maurepas, bien qu'il n'eût encore que 14 ans, lui succéda comme sécrétaire d'État, et, dès 1718, commença d'en remplir la charge, en vertu de lettrés de dispense d'âge. En 1723, il fut chargé, sous la direction du marquis de la Vrillière, du département de la marine, dont il prit réellement possession en 1725. Nommé ministre d'État, en 1738, il vint siéger au conseil du cabinet. Dans ces diverses fonctions, Maurepas montra de l'activité, de la finesse et de l'entre-gent; mais, esprit superficiel et faible, il ne crut pas possible de résister à l'omnipotence de Fleury, dont le système de paix à tout prix fut si fatal à la France, et se résigna trop facilement à n'agir qu'en sous-ordre. Son ministère toutefois ne fut pas inutile à la marine. Ne pouvant lui donner la gloire des armes, il lui ouvrit une carrière où elle devait marcher sans rivale, celle de la science. Membre honoraire de l'Académie depuis 1725, il envoya Bouguer, Godin et la Condamine au Pérou pour mesurer un degré du méridien sous l'équateur, pendant que Maupertuis, Clairault, Camus et Lemonnier étaient chargés de la même mission à Tornéa en Laponie. Il visita, à plusieurs reprises, les ports du royaume, prononça, en 1748, la suppression des galères, réforma la routine dans les constructions navales en y appliquant la science, ordonna de nouvelles cartes et fit explorer les côtes de France. Pendant la guerre de la succession d'Autriche, il fit beaucoup avec peu de moyens. En somme, nous ne per-

dîmes qu'une colonie, Louisbourg, qui nous fut restituée à la paix d'Aix-la-Chapelle. L'année qui suivit ce traité (1749), Maurepas fut destitué pour avoir fait une épigramme sanglante contre madame de Pompadour. A l'avénement de Louis XVI, après vingt-cinq ans de disgrâce, il fut rappelé par le jeune roi comme ministre d'État. Il avait alors soixante-ans; mais l'âge n'avait fait qu'accroître son malheureux penchant à la raillerie. Il fit entrer à la marine Turgot qui n'y resta qu'un mois et qui passa aux finances, où il fut remplacé par Necker. Maurepas, après avoir contribué à leur élévation, travailla à leur chute, dès qu'il vit en eux des rivaux. Les deux principales mesures de son ministère furent le rappel des parlements supprimés, en 1771, par Louis XV, et la guerre d'Amérique dans laquelle il engagea la France, après beaucoup d'hésitations. Il mourut, en 1781, sans laisser d'enfants. Des mémoires ont été publiés sous son nom par Sallé, son sécrétaire. Ils méritent peu de confiance.

(Condorcet, *Éloge de Maurepas*. — Guyot, *Éloge historique*. *Mémoires de d'Argenson et de Marmontel*. — H. Martin, *Hist. de France*.)

**MISSIESSY-QUIÈS**, plus connu sous le nom de **BURGUES-MISSIESSY** qu'il adopta en 1804. (ÉDOUARD-THOMAS, COMTE DE), — vice-amiral, né, le 25 avril 1756, à Quiès (Var), d'un capitaine de vaisseau anobli par Louis XIV, entra dans la marine à l'âge de 10 ans, comme volontaire sur l'*Athier*, commandé par son père, fut nommé garde en 1774, enseigne trois ans plus tard, et, dès le début de la guerre d'Amérique, se distingua sur le *Vaillant* qui faisait partie de l'escadre du comte d'Estaing. En 1780, embarqué comme second sur la *Surveillante*, il se signala près de Saint-Domingue dans un engagement de nuit contre l'*Ulysse*, frégate anglaise à deux batteries qui laissa le champ de bataille à son adversaire. Promu, en 1781, au grade de

lieutenant de vaisseau, Missiessy, tout en continuant de servir sur divers bâtiments, fit adopter par M. de Castries, ministre de la marine, un *Livre de signaux* commun à toutes les armées navales, et publia, en 1789, par ordre du gouvernement, un remarquable *Traité sur l'arrimage des vaisseaux*. En 1791, nommé au commandement de la *Modeste*, il força, sans coup férir, le dey d'Alger d'accorder satisfaction à la France pour insultes faites au pavillon national. Capitaine de vaisseau, en 1792, il prit part au bombardement d'Oneille. Promu au grade de contre-amiral l'année suivante, Missiessy fut incarcéré au fort Lamalgue, lors de l'affaire de Toulon; mais il parvint à s'échapper, et, à son retour en France, en 1795, il fut attaché d'abord au Dépôt des cartes et plans, puis à l'École de construction navale. C'est à cette époque, 1798, qu'il publia son ouvrage *Sur l'installation des vaisseaux*, et, cinq ans plus tard, son *Mémoire sur les moyens de procurer aux vaisseaux de différents rangs des qualités pareilles et une égale activité dans leurs manœuvres*. En 1803, nous le trouvons préfet maritime employé à Paris, puis au Havre, et s'y occupant de la construction des bâtiments que ce port devait fournir à la flottille. A la fin de 1804, il est nommé au commandement de l'escadre de Rochefort, composée de cinq vaisseaux et de trois frégates, et chargée de porter 3,500 hommes de renfort aux Antilles. Là, il devait attendre Villeneuve. Missiessy partit en effet de l'île d'Aix, le 11 janvier, à la faveur d'un coup de vent, débarqua ses troupes à la Martinique, surprit Saint-Domingue, ravagea Nièves, Saint-Christophe et Montserrat, débloqua Saint-Domingue assiégé par les noirs, et, après quatre mois de croisière, ne voyant arriver ni Villeneuve, ni Ganteaume qui avait dû partir de Brest pour le rejoindre, obéit aux instructions qui lui prescrivaient de revenir à Rochefort. A son retour, il demanda inutilement un congé.

L'Empereur lui tenait rigueur de n'avoir pas pris le Diamant, îlot de la Martinique, dont s'empara, quelques semaines après, Cosmao-Kerjulien, et lui reprochait injustement d'avoir fait avorter son plan de campagne maritime. La disgrâce de Missiessy dura jusqu'en 1808, époque où il fut investi du commandement de l'escadre de l'Escaut, et peu de temps après promu vice-amiral. C'est dans ce poste qu'il conquit son plus beau titre de gloire. Il s'était appliqué avec ardeur à former au métier de la mer les jeunes conscrits qu'on lui envoyait, quand il apprit que les Anglais devaient se porter dans la mer du Nord. Ils voulaient détruire Anvers, ce grand arsenal maritime devenu entre les mains de l'Empereur l'épouvantail de Londres, et avaient armé dans ce dessein jusqu'à 40,000 hommes de débarquement et 150 bouches à feu de gros calibre. Le tout fut embarqué sur 40 vaisseaux, 30 frégates et 400 transports. C'était l'amiral sir Richard Stracham qui dirigeait les forces de mer, et c'était lord Chatam, le frère aîné du dernier Pitt, qui commandait l'expédition. Sans se laisser intimider par cette *armada*, la plus grande du siècle, Missiessy répondit à Decrès de manœuvrer de manière à ne perdre ni son honneur, ni sa flotte. Les Anglais débarquèrent au nord de l'île Walcheren qui n'était pas fortifiée, et assiégèrent Flessingue. La ville, bombardée par eux, se rendit après une vive résistance ; mais alors Missiessy avait mis en sûreté la flotte à Anvers, et quand l'ennemi voulut remonter l'Escaut, la ville était garnie de troupes, et le fleuve bordé de batteries. Il fallut se décider à faire retraite : elle fut désastreuse. La fièvre paludéenne des polders de la Zélande se joignit au feu des Français pour décimer l'armée britannique : ils y perdirent près de dix mille hommes. Récompensé de ses services par le titre de comte, et les cordons de grand officier de la Légion d'honneur et de grand-croix de l'ordre de la Réunion, Missiessy

continua de protéger Anvers contre les Anglais, et ne rendit la place et la flotte, en 1814, que sur l'ordre de Louis XVIII. Pendant les Cent-jours, il resta fidèle aux Bourbons. Aussi, dès le mois de juillet 1815, fut-il nommé à la préfecture maritime de Toulon, position qu'il échangea l'année suivante contre celle de commandant de la marine. Nommé grand-croix de Saint-Louis, en 1823, membre du Conseil d'amirauté l'année suivante, commandeur de l'ordre du Saint-Esprit, en 1827, Missiessy fut placé, en 1831, dans le cadre de réserve, et admis à la retraite, en 1832. Il mourut cinq ans plus tard, le 24 mars 1837. Il avait eu deux frères morts avant lui au service. Son nom est gravé sur l'arc de l'Étoile. Indépendamment des ouvrages déjà mentionnés, il avait publié, en 1829, un travail conçu dans le but d'opérer une économie considérable en même temps qu'une grande célérité dans les armements. Cet ouvrage intitulé, *Aperçu sur le personnel et le matériel de la marine*, fut condamné comme impraticable par le Conseil d'amirauté. (V. *Annales maritimes de* 1829.)

**MONCOUSU** (Pierre-Augustin), — chef de division, né à Baugé (Maine-et-Loire), le 26 août 1756, entra, à l'âge de 17 ans, dans la marine, comme matelot, et parvenu, trois ans après, au grade de premier pilote, fut embarqué, en cette qualité, sur le lougre le *Coureur* qui accompagnait la *Belle-Poule*, lors de l'engagement du 17 juin 1778. Son commandant, Rosily-Mesros, voyant qu'il ne pouvait entamer le cutter anglais, conserve de l'*Arethuse*, se décida à un abordage que Moncousu exécuta le premier. En 1779, après avoir recouvré la liberté qu'il avait perdue dans ce combat, il passa sur le cutter l'*Expédition*, commandant Roquefeuil, sous les ordres duquel il attaqua, le 6 octobre 1779, le cutter anglais le *Rambler*, pendant que la *Surveillante* luttait contre le *Québec*. Mécontent de n'avoir

pas reçu, à la suite de cette brillante affaire, la récompense due à ses services, il se fit recevoir capitaine de la marine marchande, en 1781, et, jusqu'à la Révolution, commanda des bâtiments du port de Nantes. En 1793, il se trouvait à la Pointe-à-Pitre, lorsque le drapeau blanc y fut remplacé par les couleurs tricolores. Moncousu prit une part active et intelligente aux mesures arrêtées dans ces circonstances difficiles pour le maintien de l'ordre. Aussi, en même temps qu'il apprenait la nouvelle de la déclaration de guerre de l'Angleterre, reçut-il de Monge le brevet d'enseigne. A partir de ce moment, son avancement fut rapide, et en septembre 1794, il était nommé capitaine de vaisseau, commandant le *Redoutable*. Grâce à son sang-froid et à son habileté, il sauva son navire dans la croisière dite du *Grand Hiver* imposée à Villaret-Joyeuse par les représentants, et se distingua particulièrement dans l'affaire de Groix ; plus heureux que Bedout, le commandant du *Tigre*, il put rentrer à Groix. Il fit ensuite partie de l'expédition d'Irlande, et arriva le premier dans la baie de Bantry ; mais ne voyant venir aucun autre vaisseau et se trouvant sans ordre, il rentra à Brest, le 5 janvier 1797. Il passa ensuite, toujours avec son grade de chef de division, le 12 mars 1800, sur le *Républicain* dans l'armée navale de Bruix, puis sur l'*Indomptable* dans l'escadre de Ganteaume. Détaché, sous le commandement de Linois, pour rallier à Cadix le lieutenant général espagnol D. Juan Moreno, il se trouva ainsi au combat d'Algésiras, qui devait terminer sa carrière, le 6 juillet 1801. Ce fut l'*Indomptable* qui eut l'honneur d'ouvrir le feu. Dans une manœuvre, il toucha et ne put présenter immédiatement le travers à l'ennemi, ce qui rendit sa position critique ; mais son feu des deux bords n'en fut pas ralenti. Malheureusement son brave commandant fut emporté par un boulet de canon, étant sur son banc de quart. Sous l'empire, Monge

appela les bienfaits de l'Empereur sur les enfants de Moncousu. L'aîné, nommé *Pierre-Augustin*, comme son père, étant enseigne en 1815, donna à Napoléon une belle preuve de dévouement, en se concertant avec cinq autres officiers, pour essayer de le sauver à Rochefort et de le conduire aux États-Unis, ce qui leur valut d'être licenciés.

**MONGE** (Gaspard), — géomètre, examinateur et ministre de la marine, né à Beaune, en 1746, d'un marchand forain, avait déjà créé la géométrie descriptive à l'école du génie de Mézières, et était membre de l'Académie des sciences depuis trois ans, lorsqu'il fut nommé, en 1783, examinateur de la marine, en remplacement de Bezout. Il vint alors se fixer à Paris. Lorsque la Révolution éclata, il en adopta les principes avec enthousiasme, mais sans participer aux fureurs politiques de l'époque. Deux jours après le 10 août 1792, il fut appelé au ministère de la marine. Peu fait pour cet emploi, surtout à une époque aussi tourmentée, il ne tarda pas à donner sa démission, le 10 avril 1793. Mais, pendant les guerres de la République, il consacra toute sa science à fournir des moyens de défense à sa patrie. Professeur à l'École normale dès son origine, un des fondateurs de l'École Polytechnique, il accompagna Bonaparte en Égypte, et devint le président de l'institut du Caire. Revenu sur le *Muiron* avec le chef, en 1799, il reprit sa place à l'École Polytechnique. Sous l'Empire, il fut nommé sénateur, comte de Péluse, grand officier de la Légion d'honneur, et pourvu d'un riche majorat en Westphalie. Après la chute de Napoléon, la dislocation de son école, le bannissement des conventionnels qui comme lui avaient voté la mort de Louis XVI, et sa radiation de l'Institut, frappèrent au cœur le noble savant : son intelligence s'obscurcit, et il ne fit plus que végéter jusqu'à sa mort arrivée en 1818. On a de lui : *Traité élémentaire de statique*, 1786 ; — *L'art de fabriquer les ca-*

*nons*, an II ; — *Géométrie descriptive*, an III ; — *Application de l'analyse à la géométrie des surfaces*, 1809. Il a été en outre un des principaux rédacteurs de la *Description de l'Egypte*, et on lui doit une foule de savants mémoires. Enfin son nom, qui vient d'être donné à une voie projetée à Paris, entre la place Maubert et la rue Mouffetard, est porté, dans la flotte, par un aviso à hélice. — Son frère cadet *Louis*, né en 1748, mort, en 1827, chevalier de la Légion d'honneur, fut attaché, comme astronome, à l'expédition de Lapérouse, et embarqua sur l'*Astrolabe*. Comme le baron de Lesseps, il échappa au désastre de ce navigateur, grâce à sa santé qui devint si mauvaise dans la traversée de Brest à Ténériffe, qu'il fut obligé de se faire débarquer et de retourner en France. Après avoir professé les mathématiques à l'École royale militaire, il devint, en 1787, examinateur d'hydrographie, place qu'il échangea quelques années plus tard contre celle d'examinateur de la marine. Il fut admis à la retraite en 1824. — Un frère puîné de Gaspard est mort professeur d'hydrographie à Anvers.

**MONTGÉRY** (Jacques-Philippe **MÉRIGON** de), — capitaine de vaisseau, officier de la Légion d'honneur, né, le 25 janvier 1781, à Paris, mort en cette ville, le 9 septembre 1839, dans une maison de santé, où il avait été placé par suite d'aliénation mentale, entra dans la marine, comme aspirant de 3e classe, et participa, dans le cours de sa carrière active, à une quinzaine de combats ou engagements. Après 1815, il se consacra particulièrement à l'étude des questions intéressant l'artillerie de la marine, la construction des vaisseaux et les applications de la vapeur à la navigation. Ses principaux ouvrages sont : *Mémoire sur les mines flottantes*, etc. Paris, Bachelier, 1819, in-8° ; — *Règles de pontage à bord du vaisseau*, etc. Paris, Bachelier, 1816 et 1828, in 8° ; — *Nouvelle force maritime*, etc. Paris, 1822,

in-4°; — *Traité des fusées de guerre,* etc. Paris, Bachelier, 1825, in-8°. Comme collaborateur du *Journal des sciences militaires*, du *Bulletin universel des sciences*, de M. de Férussac, des *Annales de l'industrie* et des *Annales maritimes et coloniales*, il a publié un grand nombre d'articles dont on trouve la nomenclature dans les tables de ces derniers recueils, ainsi que dans la *France littéraire* de Quérard et dans la *Littérature française contemporaine.*

**MONTRAVEL.** *Voy.* TARDY DE MONTRAVEL.

**MORARD DE GALLE** (Justin-Bonaventure, comte), — vice-amiral et sénateur, naquit, le 30 mars 1741, à Goncelin (Isère), d'un capitaine d'infanterie, entra dans la marine à 16 ans, comme garde, et embarqué, en 1761, sur l'*Hermine,* commandant Montigny, fit naufrage à Vigo, après avoir assisté à deux combats. Devenu enseigne, en 1765, il se distingua sur l'*Héroïne,* aux bombardements de Salé et de Larrache, et fit sur divers bâtiments plusieurs campagnes aux côtes d'Afrique, dans l'Inde et aux Antilles. Promu au grade de lieutenant de vaisseau, à la fin de 1777, il fut embarqué peu après sur la *Ville-de-Paris,* et assista à la bataille d'Ouessant. Il prit part également, à bord de la *Couronne,* aux trois combats des Antilles, sous Guichen. Quand Suffren fut envoyé dans l'Inde, le chevalier de Galle demanda et obtint d'être embarqué sur l'*Annibal.* Son commandant, M. de Trémigon, ayant été frappé à mort au combat de la Praya, il prit le commandement du vaisseau, bien qu'il eût lui-même reçu cinq blessures, et seconda courageusement le *Héros,* vaisseau amiral. Sa conduite dans cette affaire lui valut le grade de capitaine de vaisseau et le commandemant d'une prise anglaise, l'*Hannibal.* A Madras, Morard de Galle prêta encore un concours dévoué à Suffren. A Provédien, il fut blessé de nouveau. A Négapatam et à Trinquemalé, son ardeur se modéra. Après ce

dernier combat, il obtint un congé et revint à l'île de France. Cependant il prit encore part, comme second de l'*Argonaute*, au combat de Goudelour. De 1785 à 1792, il resta sans emploi. Promu contre-amiral sous la Législative, et six mois après, vice-amiral, il reçut l'ordre de croiser dans le golfe de Gascogne pour protéger les convois et empêcher les Anglais de communiquer avec les insurgés du Morbihan; mais l'indiscipline de ses équipages, qu'il ne sut pas réprimer, rendit cette campagne stérile. Destitué de son commandement et de son grade, il fut même détenu sept mois à Brest. Réintégré, en 1795, il fut nommé, l'année suivante, par Truguet, au commandement de l'expédition d'Irlande. Une flotte de 60 voiles, dont 17 vaisseaux, montés par 18000 hommes de troupes que commandait Hoche, partit de Brest. A la sortie même de rade, le 15 décembre, Morard de Galle se trouva presque seul dans l'Iroise, par suite d'un contre-ordre que ne purent exécuter la plupart des siens, déjà engagés dans le Raz de Sein avec une forte brise. Le contre-amiral Bouvet alla jusqu'à Bantry-Bay. Quant au vice-amiral, qui montait la frégate la *Fraternité*, chassé par un vaisseau anglais, il prit le large, puis se rapprocha des côtes d'Irlande, et ayant appris en route par deux vaisseaux qu'il rencontra que Bouvet en était reparti, il se dirigea sur Brest; mais, chassé encore plusieurs fois, il rentra à l'île d'Aix sans avoir rien fait. Il n'en fut pas moins nommé sénateur, en 1804, grand officier de la Légion d'honneur et enfin comte. Il est mort d'une attaque d'apoplexie, le 23 juillet 1809, à Guéret (Creuse), où un monument lui a été élevé aux frais de la ville.

**MOREAU** (Philippe-Jacques), — ingénieur des constructions navales, né, le 29 avril 1777, à Rigny-le-Ferron (Aube), entra, à l'âge de 20 ans, à l'École Polytechnique, y resta pendant quelque temps comme surveillant de division, et, dans cet intervalle, composa plusieurs mémoires, entre au-

tres celui *Sur la théorie des mouvements des projectiles dans les milieux résistants* qui fut inséré dans le Journal de l'École. Admis, en 1802, à l'École du génie maritime, il fut d'abord employé à la construction des canonnières de Paris, puis chargé des mêmes travaux à Bruges et à Ostende. Promu sous-ingénieur de deuxième classe, en 1804, et attaché en cette qualité au port d'Anvers, il eut le commandement des 6<sup>e</sup> et 8<sup>e</sup> compagnies d'ouvriers militaires. Nommé sous-ingénieur de première classe, en 1809, il fut employé, à la suite du bataillon du Danube, avec le titre de directeur des constructions et radoubs à l'armée d'Allemagne. Il établit sur le fleuve un pont d'une seule pièce qui servit, dans la nuit du 4 au 5 juillet, au passage de l'armée. Dirigé, en 1810, avec le même service, sur l'armée d'Espagne, il participa à la prise d'Almanza. Revenu à Anvers, au mois d'octobre, il en repartit, en 1812, avec le bataillon du Danube pour la campagne de Russie, dans le cours de laquelle il fut nommé chevalier de la Légion d'honneur. A la Moskowa, dirigeant les ouvriers militaires, il eut la cuisse droite emportée par un boulet de canon. Promu ingénieur de 3e classe et chef de bataillon à Moscou, il suivit l'armée dans sa retraite, à cheval, tout amputé qu'il était, et se trouva aux batailles de Krasnoï et de la Bérésina. Rentré en France, en 1813, il fut attaché au Conseil des constructions navales jusqu'à la suppression de ce corps, le 17 mai 1814. Employé alors au port de Brest, et chargé de diriger l'École spéciale du génie maritime, il fut nommé ingénieur de 2e classe, en 1819, chevalier de Saint-Louis l'année suivante, ingénieur de 1re classe, en 1824, et dans le cours de cette même année, il construisit, sur ses plans et devis, la belle frégate la *Terpsichore*, qui a fait la campagne de Madagascar sous le commandement du capitaine de vaisseau Gourbeyre. Lors de la translation de l'École du génie maritime à Lorient, il fut

admis à faire valoir ses droits à la retraite, 1er octobre 1830. Il est mort à Rigny-le-Ferron (Aube), le 17 décembre 1849. Il avait composé pour cette école les deux ouvrages élémentaires suivants : *Sommaire du cours de l'École spéciale du génie maritime*, 1827 : *Principes fondamentaux de l'équilibre et du mouvement des corps flottants dans des milieux résistants*, 1830.

(*Archives de la marine et de la direction des constructions navales au port de Brest.*)

**MOROGUES** (Sébastien-François-Bigot, vicomte de), — lieutenant général des armées navales, fondateur de l'Académie de la marine, naquit, le 5 avril 1705, à Brest, de Jacques Bigot de la Mothe, commissaire de la marine, devenu plus tard intendant. Sa grande aptitude pour les sciences détermina son père à le faire entrer, dès l'âge de 18 ans, dans le régiment de Royal-Artillerie. Après y avoir servi pendant treize ans, n'étant encore que sous-lieutenant, il entra dans la marine. Deux ans plus tard il recevait le brevet de lieutenant d'artillerie pour un ouvrage sur l'*Essai de l'application des forces centrales aux effets de la poudre à canon*, etc. Tout en remplissant ses fonctions d'officier de vaisseau sur le *Fleuron*, la *Dryade*, le *Bourbon* et le *Lys*, il se mit à étudier la tactique, la manœuvre, la construction, l'astronomie, l'hydrographie, en un mot, toutes les parties de l'homme de mer. D'un autre côté, il n'avait pas renoncé à l'artillerie. Chargé, en 1744, de visiter les batteries des côtes de Bretagne, il travailla à leur construction, après avoir désarmé le *Solbay* qu'il commandait, fut nommé, en 1745, capitaine d'artillerie et capitaine de vaisseau, et continua de remplir dans ces deux grades diverses missions jusqu'en 1752, époque où il fut nommé commissaire général de l'artillerie. L'année précédente, à son retour d'une campagne d'évolutions qu'il avait faite sur les côtes d'Espagne et du Portugal, il s'était arrêté à l'idée de créer une académie qui s'occupât

spécialement de l'étude et de l'extension des sciences nautiques. Autorisée, en 1752, par le ministre Rouillé, elle eut naturellement pour premier directeur Morogues. Infatigable au travail, celui-ci imprima aux travaux de cette académie une direction qui eut pour résultat la prompte réalisation de son programme. Une *Encyclopédie de la marine*, sous forme de dictionnaire, fut commencée. Une louable activité s'empara des académiciens, et les sciences mathématiques, l'hydrographie, l'astronomie nautique, l'histoire naturelle, s'enrichirent d'importantes découvertes. Les membres les plus éminents de l'Académie des sciences briguèrent l'honneur d'être associés à celle de la marine, et, en 1771, les deux Compagnies furent même affiliées. Les missions diverses dont Morogues fut chargé à plusieurs reprises, en raison de ses fonctions, mirent obstacle à ce que sa coopération fût aussi active qu'il l'eût désiré. Il trouva cependant le temps de fournir au *Dictionnaire* près de six cents mots, dont plusieurs, par exemple : *architecture navale*, *bois*, *fer*, sont de véritables dissertations, et de composer quantité de mémoires sur des questions de construction navale et d'artillerie. La guerre de Sept ans vint l'enlever à ses occupations scientifiques. En 1759, il commanda le *Magnifique* dans l'escadre de M. Conflans. A la fatale journée du 20 novembre, il combattit seul pendant près d'une heure contre trois vaisseaux anglais, et, ayant réussi à s'en faire abandonner, il ramena son navire à l'île d'Aix. Nommé, en récompense, chef de brigade d'artillerie, il obtint, après la paix de 1763, le brevet d'inspecteur d'artillerie et celui de chef d'escadre. Mais la prolongation des hostilités avait été funeste à l'Académie. Un grand nombre de ses membres ayant été appelés à un service actif, les réunions étaient devenues de plus en plus rares. Les deux seules séances tenues en 1761 furent consacrées à la lecture de la *Tactique navale* de Morogues,

dont des copies manuscrites servaient depuis plusieurs années à l'instruction des gardes de la marine. On consulte encore avec fruit cet ouvrage, malgré les livres similaires publiés depuis. La dispersion des membres de l'Académie, la mort de beaucoup d'entre eux, réduisirent ceux qui restaient à terre à travailler seuls jusqu'en 1769, époque où cette compagnie réorganisée devint Académie royale. Morogues continua à publier un grand nombre de plans et de notes concernant l'artillerie, ce qui justifia sa nomination, en 1767, aux fonctions d'inspecteur général de cette arme. Élevé, en 1771, au grade de lieutenant général des armées navales, il conçut un moment l'espoir d'être nommé ministre de la marine. Mais, disgracié par suite d'une intrigue de cour, et exilé à Ville-Fayer près d'Orléans, il y mourut en activité de service, en 1781. Il avait en outre composé, pour l'instruction des Enfants de France, un ouvrage historique sur la marine, avec des figures et des plans dessinés par Ozanne l'aîné. Les dessins sont au Musée naval ; le manuscrit devait être au ministère, archives de Versailles. Quant à ses cinq plans de Brest de 1670 à 1753, ils sont aujourd'hui perdus. Enfin il paraît que les descendants de Morogues possèdent encore quelques-uns de ses manuscrits relatifs à l'arrimage et à l'armement des navires, ainsi qu'un *Traité du jeu d'échecs*.

(*Essais de biographie maritime. — Biographie bretonne.*)

**MOTARD** (François-Paul-Pierre), — capitaine de vaisseau, né, le 29 juin 1733, à Honfleur (Calvados), était fils d'un capitaine de la marine marchande. Il embrassa, en 1748, la carrière de son père, et ne tarda pas à s'y distinguer par les luttes courageuses qu'il engagea avec des navires anglais biens supérieurs aux siens. En 1758, embarqué sur le *Sceptre*, il prit part à deux combats ; le premier, contre deux vaisseaux anglais, le second, où il fut blessé, contre trois

vaisseaux de la même nation. En 1764, il commandait la *Jeanne-Gentille* de Honfleur. Chassé, à 15 lieues des Açores, par un corsaire saletin, il soutint un combat d'abordage, et, quoique grièvement blessé de cinq coups de sabre, il ne se rendit qu'après avoir perdu 15 hommes sur 18 dont se composait son équipage. Racheté après trois ans d'un dur esclavage à Salé, il reprit aussitôt la mer, et, lors de la guerre de 1778, il fit essuyer de grandes pertes aux Anglais. Le 15 juin 1780, il commandait le *Stanislas*, bâtiment de 24 canons, quand il rencontra, en vue de Dunkerque, trois frégates anglaises et un ketch. Vivement attaqué par l'une d'elles, l'*Apollon*, de 36 canons, commandant sir Edward Pelew, depuis lord Exmouth, Motard démâta la frégate et la mit hors de service. Poursuivi par les trois autres bâtiments, blessé et avarié lui-même, il se réfugia dans le port neutre d'Ostende. Louis XV, pour le récompenser du courage et de l'habileté dont il avait fait preuve dans ce combat, lui expédia, avec le brevet de lieutenant de frégate, une épée sur laquelle était gravée cette inscription : *Prix de la valeur maritime*, et la communauté de la ville de Honfleur le déclara exempt désormais de capitation, guet, garde et logement des gens de guerre. Créé chevalier de Saint-Louis, en 1781, Motard fut chargé, l'année suivante, d'escorter les convois entre les ports de Bretagne et de Normandie. Il réussit pleinement dans sa mission et s'empara même de deux corsaires anglais. Promu capitaine de vaisseau, en 1792, il reçut le commandement du *Brillant*, à Cherbourg, mais, au moment où la Révolution lui ouvrait l'accès des hauts grades, l'état de sa santé l'obligea à quitter le service, et il mourut à Honfleur, le 23 juillet 1793.

(*Histoire de la ville et du port de Honfleur*, par P. P. U. Thomas, in-8°.)

**MOTARD** (Léonard-Bernard, baron), — contre-amiral

honoraire, fils du précédent, né, le 27 juillet 1771, à Honfleur, entra au service, à l'âge de 15 ans, et parvenu, en 1797, au grade de capitaine de frégate, il était à bord du vaisseau l'*Orient*, sous-chef de l'état-major, général de l'armée navale, commandée par Brueys. Il dirigea le débarquement des troupes à Malte et à Alexandrie, fut grièvement blessé à Aboukir, sur l'*Orient*, se jeta à la mer un instant avant l'explosion du vaisseau, et fut fait prisonnier par les Anglais qui le renvoyèrent en France sur parole. Échangé, en 1799, et nommé adjudant en chef de l'escadre de Ganteaume, il fit avec cet amiral les campagnes de la Méditerranée et de Saint-Domingue. Capitaine de vaisseau à son retour, il partit avec Linois pour aller reprendre possession de nos établissements de l'Inde, après la paix d'Amiens. Il commandait la *Sémillante* qui partit en mars 1803. Il était à peine arrivé dans l'Inde qu'on apprit la rupture de la paix d'Amiens. Motard fut alors chargé d'aller, avec sa frégate et la corvette le *Berceau*, capitaine Halgan, capturer sept bâtiments anglais protégés par les batteries de Pulo-Bay et d'incendier les magasins de Sillabar, dans l'île de Sumatra. Sa mission remplie, la *Semillante* prit part aux combats livrés par la division Linois, le 14 février 1804 et au mois de juin suivant, en vue de Vizigapatam. Envoyé ensuite aux Philippines pour y donner avis de la déclaration de guerre de l'Angleterre à l'Espagne, Motard arriva assez à temps pour prévenir toute surprise; mais, comme la colonie manquait de fonds pour se mettre en défense, il se chargea d'aller en chercher au Mexique. Attaquée, au départ, par une frégate de 38, et un sloop, la *Sémillante* contraignit ses adversaires à l'abandonner; mais, trop maltraitée elle-même pour pouvoir traverser le grand Océan, elle passa le détroit d'Aloo, que nul n'avait franchi depuis Dampier, et revint à l'île de France. Elle en ressortit bientôt pour dégager l'île

du blocus de la *Terpsichore,* puis, la mer se trouvant libre, elle repartit pour une nouvelle croisière, pendant laquelle elle repoussa de Saint-Paul le *Sceptre* et la *Cornélie* qui étaient venus l'attaquer au mouillage, et eut, en vue de Ceylan, un nouvel engagement avec la *Terpsichore.* Enfin, elle revint à l'île de France, le 15 mars 1808, après avoir, pendant une campagne de six ans, parcouru un espace de 32,000 lieues dans les mers de l'Inde, lutté contre les moussons, soutenu avec succès cinq combats contre des forces supérieures, et fait éprouver au commerce anglais une perte de 28 millions. Au retour de cette mémorable campagne, Motard reçut le titre de baron avec dotation, et fut nommé commandant de la Légion d'honneur. Après un repos exigé par ses fatigues et ses blessures, il fut nommé, en 1811, commandant de l'école spéciale de la marine à Toulon, puis colonel-major des marins de la garde impériale. Il se rendit alors en Allemagne; mais, sa santé ne lui ayant pas permis d'achever la campagne de Russie, il rentra en France, et fut mis en retraite, en 1814, avec le grade de contre-amiral honoraire. Il est mort à Honfleur, le 25 mai 1852.

(*Histoire de la ville de Honfleur,* par P. P. U. Thomas. — *Moniteur Universel* de 1809 et 1852.)

**MOULAC** (Vincent-Marie), — capitaine de vaisseau, naquit à Lorient, le 21 mars 1780, et, dès l'âge de dix ans, s'embarqua, comme volontaire, sur un bâtiment de commerce. Passé ensuite, comme pilotin, sur le vaisseau le *Thémistocle,* il assista aux siéges de Cagliari et d'Oneille. Nommé aspirant de deuxième classe, en 1794, il fut embarqué sur la *Bellone,* commandant Le Bozec, et montra tant de capacité, que, malgré sa jeunesse, on lui confia le commandement de la prise anglaise le *Duc-d'York.* Rencontré malheureusement par une corvette ennemie, il fut conduit dans les prisons

d'Angleterre, d'où il ne revint que l'année suivante, en vertu d'un cartel d'échange. Nommé aspirant de première classe, il fut encore pris, en 1796, après une croisière de 36 jours seulement, et, cette fois, sa captivité dura près de trois ans. A son retour, il fut fait enseigne. Après la paix d'Amiens, il navigua au commerce; mais, lors de la reprise des hostilités, il fut pris pour la troisième fois sur le corsaire les *Frères-Unis* (1804). Devenu libre l'année suivante, Moulac accepta avec empressement l'emploi de lieutenant, d'abord de Nicolas Surcouf, puis du fameux Robert, et d'un troisième corsaire malouin, Potier, et contribua, sous ce dernier, à la prise d'un vaisseau portugais de 38 canons par un corsaire de 18. Rentré dans la marine militaire avec le grade de lieutenant de vaisseau provisoire, Moulac embarqua sur le même *Revenant*, devenu, après cette lutte glorieuse, corvette de l'État sous le nom d'*Iéna*. Moins heureuse que le corsaire, la corvette fut prise la même année (1808), dans le golfe du Bengale, par la frégate anglaise de 48 canons, la *Modeste*, après une lutte des plus acharnées. Au bout de quatorze mois de captivité, Moulac revint sur un cartel anglais à l'île de France, et embarqua, en 1810, sur la *Minerve*, commandant Pierre Bouvet. On s'empara d'abord, entre les îles Comores et Anjouan, de deux vaisseaux, le *Windham* et le *Ceylan*, et Moulac reçut le commandement de ce dernier navire, puis, le 20 août de la même année, au fameux combat du Grand-Port, tandis que le *Windham* se laissait reprendre par les Anglais, Moulac s'emparait de la *Néréide*. Une autre frégate soumise et deux détruites furent les trophées de ce beau fait d'armes. Quant à Moulac, grièvement blessé, il fut nommé lieutenant de vaisseau. Fait prisonnier pour la cinquième fois par suite de la capitulation de l'île de France, il s'embarqua, en 1811, sur un cartel anglais qui, au mépris des traités, fut arrêté par un navire de la même na-

tion et conduit à Portsmouth. De retour en France, à la fin de la même année, Moulac embarqua sur la *Clorinde*, commandant Denis Lagarde, et partagea la gloire des deux beaux combats de cette frégate, d'abord contre l'*Eurotas*, puis contre la *Dryade* et l'*Achates*. Fait prisonnier pour la sixième et dernière fois, à la suite de cette affaire, le traité de Paris le rendit à la liberté. En 1817, le commandant Roussin, son ancien compagnon d'armes dans les mers de l'Inde, se l'adjoignit comme second sur la corvette la *Bayadère*, chargée de l'exploration des côtes d'Afrique. Nommé capitaine de frégate, en 1822, capitaine de vaisseau six ans plus tard, Moulac, après une campagne d'hiver dans la Méditerranée, sous les ordres du contre-amiral Hugon, se trouva, en 1831, au bombardement du Tage. Roussin, le traitant en vieil ami, avait placé son vaisseau l'*Algésiras* à l'un des postes d'honneur, entre le *Marengo*, vaisseau de tête, et le vaisseau amiral le *Suffren*. Moulac, qui n'avait pas peu contribué à faire décider qu'on franchirait la passe de vive force, répondit à cette confiance en forçant deux des navires portugais à amener pavillon. Aussi fut-il nommé d'abord officier, puis commandeur de la Légion d'honneur; enfin, il obtint, en 1833, le commandement de la station du Portugal. A peine était-il arrivé, que le choléra se déclarait dans la ville et sur l'escadre. La *Melpomène*, décimée, revint en toute hâte à Toulon. Moulac, qui avait montré la plus grande énergie dans ces douloureuses circonstances, fut nommé commandant de la division des mers du Sud; mais les fatigues et les angoisses qu'il avait éprouvées lui avaient porté un coup mortel. Il partit cependant, en 1835, sur la frégate la *Flore*, mouilla à Rio, doubla le cap Horn, et, à Valparaiso, apprenant qu'une révolution venait d'éclater au Pérou, il se transporta au Callao, où il représenta noblement la France, en donnant asile aux vaincus qu'abandonnait en ce moment-

là même l'Angleterre. Le climat dévorant du Pérou acheva de briser cette noble existence dont un surcroît d'énergie tendait seul les ressorts. Moulac s'éteignit, le 6 avril 1836, et sa mort fut un deuil général pour les Péruviens comme pour les Français. Ses restes sont à Lima, dans les caveaux du Panthéon réservé aux hommes illustres de ce pays.

(*Biographie bretonne.*)

# N

**NESMOND** (André, marquis de), — lieutenant-général des armées navales, né, vers 1640, à Bordeaux, était fils d'un président au parlement de cette ville, et appartenait à une famille noble de l'Angoumois. Lieutenant de vaisseau, en 1662, capitaine, en 1667, chef d'escadre, en 1688, il déploya de bonne heure des talents remarquables, et se distingua dans toutes les guerres maritimes du règne de Louis XIV. A Béveziers, ayant son pavillon sur le *Souverain*, il commandait la première division du corps de bataille, fit plier l'avant-garde hollandaise dont une partie s'était jointe à l'escadre rouge pour accabler Tourville, contribua en grande partie au gain de cette journée et coopéra à la descente de Teignmouth. A la Hougue, il commandait la première division de l'avant-garde sous les ordres d'Amfreville, et montait le *Monarque*. De concert avec son chef et Relingue, il tint en échec, jusqu'à la fin de la bataille, l'avant-garde hollandaise. Dans la déroute, il alla mouiller à la Hougue, d'où il repartit, la veille de l'arrivée de Tourville, laissant seulement ses deux navires les plus maltraités, fit, avec les trois autres, le tour des îles Britanniques, et revint à Brest, sans encombre. Lieutenant-général des armées na-

vales en 1693, chevalier de Saint-Louis, l'année suivante, il croisa, en 1695, avec une escadre, dans la mer d'Irlande, et y enleva deux navires marchands valant 10 millions, après avoir coulé le vaisseau qui les escortait. L'année suivante, rencontrant, au cap Finistère, la flotte marchande d'Ostende, composée de huit navires, sous la protection d'un vaisseau, il enleva l'escorte et la plus grande partie du convoi. En 1697, croisant dans les parages de Terre-Neuve, il captura encore trois navires anglais richement chargés. Commandeur de Saint-Louis, en 1700, il mourut deux ans plus tard, à la Havane (11 juin 1702), au moment où il allait être promu au maréchalat. — Un de ses fils, *le chevalier de Nesmond de Brie*, parvint au grade de chef d'escadre, et mourut, en 1751, commandant de la marine à Brest.

**NIELLY** (Joseph-Marie, baron), — vice-amiral, né à Brest, le 9 septembre 1751, d'un pilote, fils lui-même de marin, fit ses débuts, comme mousse, à la bataille de Quiberon, sur le *Formidable* dont son père était le pilote amiral, et navigua pendant douze ans dans les modestes emplois de pilotin et de timonier; mais, fatigué de voir si mal récompenser ses services et ceux de son père, il embarqua au commerce, se fit recevoir capitaine au long-cours, en 1774, et, quatre ans plus tard, fut pris par les Anglais sur le navire marchand l'*Adélaïde* dont il était le commandant. Conduit à Jersey, il enleva, lui sixième, dans le port de Saint-Hélier, un smack hollandais qu'il força de faire route pour l'île de Bréhat. Nommé lieutenant de frégate et commandant de la flûte la *Guyane*, il fut employé pendant quatre ans à escorter dans la Manche des convois considérables. Promu au grade de lieutenant de vaisseau et décoré de la croix de Saint-Louis, il ne cessa de tenir la mer pendant près de douze ans. Nommé, en 1793, capitaine de vaisseau et commandant de la *Résolue*, il continua son service de

convoyeur où il n'avait eu que des succès constants. Élevé au grade de contre-amiral vers la fin de la même année, il vint rejoindre, le 30 mai 1794, la flotte de Villaret-Joyeuse, et commanda l'arrière-garde à la bataille du 13 prairial an II, où le *Républicain*, sur lequel il avait son pavillon, se distingua par la vivacité de son feu, et, remorqué par un autre vaisseau, échappa à l'ennemi. Après s'être signalé par plusieurs prises dans la croisière dite du *grand Hiver*, Nielly, lors de l'expédition d'Irlande, commanda la 3e escadre.

Séparé par suite de circonstances de mer, de son chef Morard de Galle, il rallia le contre-amiral Bouvet avec lequel il arriva à la baie de Bantry, d'où il revint à Brest, sans autre accident qu'un abordage de sa frégate avec le vaisseau le *Redoutable*. Nommé successivement commandant des armes à Brest, commandant du port de Lorient, et préfet maritime du premier arrondissement, il s'occupa avec soin des approvisionnements de Dunkerque et d'Anvers ; mais, ayant déplu à Decrès par sa franchise, il fut brutalement révoqué, en 1804, sans pouvoir obtenir sa réintégration, à cause de la sourde opposition du ministre. La Restauration, réparant cette injustice, lui conféra, en 1815, les titres de baron et de vice-amiral honoraire. Pendant les Cent-jours, Nielly, convaincu que les dispositions personnelles de Napoléon lui avaient toujours été favorables, accepta de faire partie de la députation chargée de lui présenter l'adresse du département du Finistère. Depuis cette époque, il vécut dans la retraite jusqu'à sa mort arrivée à Brest, le 13 septembre 1833. Il avait été nommé, en 1804, après sa révocation, commandant de la Légion d'honneur.

(*Essais de Biographie maritime. — Biographie bretonne.*)

# O

**OBET** (Yves-Louis), — chef de division, né le 14 juillet 1738, à Bréhat (Côtes-du-Nord), était fils d'un capitaine de commerce, et, embarqué à l'âge de huit ans sur le bâtiment de son père, il fit son apprentissage en luttant contre les Anglais. Après la paix de 1748, il consacra trois années à acquérir les connaissances théoriques qui lui manquaient en hydrographie, puis il servit au commerce, tantôt sous son père, tantôt sous les ordres d'autres capitaines. En 1761, un navire armé fut mis sous ses ordres, et jusqu'à la guerre de l'Indépendance, il fut chargé du service utile mais peu brillant des convois. Il s'en acquitta avec un rare bonheur, il ne perdit aucun des bâtiments qu'il avait mission d'escorter. Attaché, en 1778, à la marine militaire comme capitaine de brûlot, il continua son service de convoyeur, pour lequel son aptitude spéciale était reconnue. Chargé, en 1779, du commandement maritime de Saint-Malo, où l'on réunissait une flotille de plus de 400 transports pour une descente en Angleterre, il déploya une activité rendue malheureusement inutile par l'insuccès de cette expédition. Décoré de la croix de Saint-Louis et promu lieutenant de vaisseau, en 1786, Obet fut chargé, concurremment avec Ganot, général d'artillerie, de l'inspection des côtes de Bretagne, et fournit à ce sujet des notes où il exposait que, loin de songer à désarmer ces côtes, il fallait au contraire en augmenter les moyens de défense. Il fut ensuite appelé à la direction du port de Cherbourg, et coopéra aux grands travaux de cet arsenal naissant. Lorqu'en 1790 l'esprit d'insurrection commença à dé-

sorganiser la marine française, on l'envoya à Brest, où il contribua à rétablir l'ordre. En 1792, après une campagne aux Antilles, il reçut le grade de capitaine de vaisseau. Vers la même époque, Monge, ministre de la marine, songeant à combler le port d'Ostende, pour enlever aux ennemis la facilité de s'y ravitailler, Obet, appelé à Paris, s'éleva contre ce dessein, et fit prévaloir l'idée de la prise de ce port par les troupes de terre. Nommé ensuite commandant de la station de Quiberon, il fut destitué, sans motif allégué, par les représentants du peuple en mission à Brest, et ne rentra au service qu'en 1796, où il eut le commandement du vaisseau rasé le *Scévola*, dans l'expédition d'Irlande. Ce navire fut du petit nombre de ceux qui purent gagner la baie de Bantry; mais, à peine mouillé, il fut repoussé en mer, essuya de graves avaries, et, près de couler bas, rencontra le *Révolutionnaire*, commandant Dumanoir, qui recueillit tout l'équipage. Pendant les six années suivantes, Obet fut chargé de quelques missions particulières, organisa le service des convois depuis Brest jusqu'à Saint-Malo, et en ramenant lui-même un convoi à Brest, fut canonné près de Saint-Matthieu par une frégate anglaise. Chef de division à la création de ce grade, il fut admis à la retraite, en 1803, et se retira à Morlaix où il est mort, le 29 mars 1810.

(*Biographie bretonne.*)

**OLLIVIER** (Blaise-Joseph), — ingénieur constructeur, né à Toulon, en 1701, d'une famille originaire de cette ville, et qui, pendant cinq générations, a fourni à la marine une série de constructeurs distingués, entra fort jeune au service, fut employé successivement dans les ports de Toulon, de Rochefort et de Brest, débuta, en 1722, par la construction et le lancement à Toulon, du vaisseau le *Saint-Louis*, et fut chargé, en 1737, par Maurepas, de surprendre dans les chantiers de l'Angleterre et de la Hollande le secret des mé-

thodes de construction de ces deux nations. Il a réuni les observations faites lors de ce voyage scientifique dans un ouvrage manuscrit qui existe à la bibliothèque du port de Brest. Cet ouvrage, modestement intitulé : *Remarques sur la marine des Anglais et des Hollandais,* a, le premier, posé les vrais principes de l'architecture navale. D'une grande impartialité, Ollivier reconnaît, sans hésitation, la supériorité de certains procédés anglais ; mais il constate, sur d'autres points, l'excellence comparative des méthodes françaises. Le manuscrit se termine par une bibliographie du petit nombre d'ouvrages jusqu'alors publiés en Angleterre sur la construction navale. Les descendants d'Ollivier possèdent encore plusieurs manuscrits de cet ingénieur, entre autres un *Dictionnaire de marine,* qui traite spécialement de la construction, et un *Traité de construction,* destiné à l'instruction de la jeunesse. Ollivier cumula, dans les dernières années de sa vie, les fonctions d'ingénieur des constructions navales avec celles qu'exercent de nos jours les ingénieurs des ponts et chaussées, et c'est à ce dernier titre qu'on lui doit à Brest : la première rampe de la batterie du fer à cheval ; le rétablissement de la première rampe et du palier de l'avant-garde ; les plates-formes de la batterie de mortiers pour le bastion du Goulet ; l'achèvement et la réparation de la forme ou bassin du côté de Brest (la décoration de Saint-Louis et la direction de tous les travaux du port furent la récompense de ce dernier travail) ; les anciennes forges des constructions navales, démolies en 1789 ; les quatre cales de construction de Bordenave, travail dont il ne vit pas l'achèvement ; le magasin général actuel ; enfin les travaux préliminaires des trois premières formes de Pontaniou, qu'il ne fit qu'ébaucher, avec le concours de Choquet de Lindu, son successeur. Comme constructeur, on lui doit, entre autres perfectionnements, les changements de formes de la carène

et des distributions des batteries des frégates, d'après les modifications adoptées en Angleterre. C'est lui qui fit le plan du *Lys*, vaisseau de 74, construit par Blaise Pangolo, vers le commencement du dix-huitième siècle, et qu'aimait tant Duguay-Trouin, qui le monta dans plusieurs de ses expéditions. Ollivier avait beaucoup écrit et beaucoup dessiné; malheureusement l'incendie du magasin général du port de Brest, en 1744, anéantit ses travaux, et une mort prématurée l'enleva, dans cette ville, le 20 octobre 1746. La direction des constructions navales du port de Brest a rendu hommage à sa mémoire, en plaçant son buste dans la salle du Musée maritime. — Son fils *Joseph-Louis*, mort à Brest, le 17 janvier 1777, ingénieur en chef constructeur de la marine, marcha honorablement sur ses traces.

(*Essais de biographie maritime.*)

**ORVILLIERS** (Louis-Guillouet, comte d'), — lieutenant général des armées navales, naquit à Moulins, en 1708, et était fils d'un capitaine de frégate, mort gouverneur de la Guyane. Entré, en 1719, dans les troupes qui occupaient cette colonie, il devint rapidement lieutenant d'infanterie. En 1728, il passa dans la marine, comme garde du pavillon. Jusqu'en 1754, il fit plusieurs campagnes à Saint-Domingue, à Québec, aux Antilles, à Lisbonne, etc., et fut nommé successivement enseigne des gardes-marine, en 1741, chevalier de Saint-Louis, en 1746, capitaine des gardes-marine et capitaine de vaisseau, en 1754. Il croisa ensuite sous les ordres de La Galissonnière dans la Méditerranée, et prit une part active à la victoire de Mahon. Il fit encore plusieurs heureuses expéditions à bord des vaisseaux le *Belliqueux*, le *Guerrier* et l'*Alexandre*, et il en fut récompensé, en 1764, par le grade de chef d'escadre et la croix de commandeur de Saint-Louis. Nommé lieutenant général, au début de la guerre d'Amérique, il fut appelé au commandement supé-

rieur de la magnifique flotte qui sortit de Brest, le 22 juillet 1778. Elle était forte de 32 vaisseaux de ligne : c'était le premier effort de la marine française ressuscitée par les soins des deux Choiseul. On reconnut l'ennemi entre Ouessant et les Sorlingues. Après quatre jours de savantes évolutions qui attestèrent les progrès de nos officiers en maitère de tactique, les deux armées navales s'engagèrent, le 27 juillet. Les Anglais avaient un peu plus de trois-ponts que nous ; mais cet avantage fut compensé par la supériorité de notre artillerie. La lutte, commencée à quatre heures du matin, dura jusqu'à la nuit. Dans l'après-midi, Orvilliers fit, pour couper la ligne ennemie, une tentative qui eût probablement été décisive, si son signal avait été immédiatement compris de l'arrière-garde, que commandait le jeune duc de Chartres, plus tard Philippe-Égalité; on n'était pas encore familiarisé avec le système de signaux du capitaine Pavillon. La flotte anglaise put aller se renforcer hors de la portée du canon, et elle ne revint plus à la charge, bien qu'elle eût le vent, et que les Français l'attendissent. La perte avait été faible et presque égale des deux côtés ; aucun vaisseau ne fut perdu. Telle fut la bataille d'Ouessant que les Anglais considérèrent comme une défaite, puisqu'ils mirent en jugement leur amiral Keppel. Le 3 juin 1779, Orvilliers reprit la mer avec 32 vaisseaux. Il devait se joindre à l'amiral espagnol D. Luis de Cordova qui bloquait Gilbrallar avec 34 vaisseaux, et, remontant l'Océan, les flottes combinées devaient appuyer 300 bâtiments de transport montés par 40,000 hommes, sous les ordres du maréchal de Vaux, et les jeter sur Wight et Portsmouth. En route, Orvilliers rencontra l'amiral Hardy qui, bien que fort de 38 vaisseaux, n'osa l'attaquer ; mais, au lieu de se rendre à Cadix, il attendit l'arrivée des Espagnols à la Corogne. De là des lenteurs, et le scorbut qui décima les équipages ; puis, la jonc-

tion opérée, de fâcheuses disputes de préséance, qui firent avorter l'expédition. A la suite d'une croisière de quinze jours qui jeta la terreur dans Plymouth, Orvilliers donna inutilement la chasse à l'amiral Hardy qui esquiva le combat, essuya plusieurs coups de vent, et rentra, fort avarié, à Brest, sans avoir rien fait, après avoir perdu 5,000 hommes, parmi lesquels était son fils unique. Injustement accusé de cet insuccès, qui tenait surtout au mauvais état de la marine espagnole, il donna sa démission, et se retira à Paris dans le monastère de Saint-Magloire, puis retourna à Moulins, où il est mort, le 13 avril 1792. Sismondi nous semble avoir bien mal traité ce savant tacticien auquel il n'a manqué, dit H. Martin, que des occasions favorables et une direction ministérielle plus intelligente, pour prendre place parmi nos grands marins.

**OZANNE** (Nicolas-Marie), — graveur et dessinateur de la marine, naquit, le 12 janvier 1728, à Brest, d'une famille qui, à partir du dix-septième siècle, a eu le privilége de fournir une série d'artistes distingués ; fut placé, à l'âge de 10 ans, chez M. Roblin, professeur de dessin de la marine, à Brest, et fit de si rapides progrès, que, quatre ans plus tard, il fut adjoint à son maître pour le seconder dans ses leçons. Resté, en 1744, par la mort de son père, le seul soutien de sa famille, il apprit la gravure à son frère et à ses deux sœurs cadettes, et les travaux qu'il leur fit exécuter, d'après ses dessins, ont produit un grand nombre de cahiers dont cinq furent publiés de 1749 à 1754 sous le titre de *Principales manœuvres de la marine*. Nommé, en 1750, professeur titulaire des gardes du pavillon, après la mort de son maître, Nicolas fut appelé, l'année suivante, à Paris pour y dessiner les vaisseaux figurant dans les vues du Havre faites à l'occasion du voyage de Louis XV dans ce port. A son retour à Brest, il fut nommé membre de l'Académie de la

marine, l'année même de sa fondation. Il avait alors 24 ans. En 1754, il revint à Paris pour y perfectionner ses études sous la direction des peintres Natoire et Boucher, et du graveur Ingram. En 1755, il fut chargé par le ministre Rouillé de dessiner les principaux événements de la campagne dirigée par La Galissonnière contre Minorque. Récompensé de ses travaux par le brevet de dessinateur du Dépôt général des cartes et plans de la marine à Versailles, il fut en outre chargé de construire les chaloupes et gondoles du bassin de Versailles, en vue de donner des notions de marine au duc de Bourgogne, frère aîné de Louis XVI. La mort prématurée du jeune prince ayant eu pour résultat d'interrompre ces leçons, Nicolas, qui avait dédié à Choiseul son *Traité de la marine militaire* composé pour l'instruction des gardes de la marine, fut attaché, en 1762, au bureau des ingénieurs hydrographes de la guerre, emploi qu'il cumula avec celui de dessinateur du Dépôt de la marine. En 1766, M. de Courtanvaux, voulant expérimenter à ses frais les premières horloges marines de P. Leroy, chargea Ozanne de construire au Havre, sur ses propres plans, la corvette l'*Aurore*, destinée à cette expédition. Celui-ci, voulant juger par lui-même des qualités de sa corvette, s'y embarqua avec Leroy et les commissaires de l'Académie. L'*Aurore* mit à la voile, en mai 1767, et parcourut les côtes de la Manche, et des Pays-Bas, admirée partout, non-seulement pour sa vitesse dans les marches ou les évolutions, mais encore pour la douceur de ses mouvements. Aussi les états de Hollande firent-ils à Ozanne les offres les plus séduisantes pour se l'attacher ; mais, inaccessible à l'intérêt, Nicolas revint en France pour s'occuper de l'éducation nautique du Dauphin (Louis XVI) et de ses deux plus jeunes frères. C'est dans ce but qu'il fit les dessins explicatifs des combats racontés par Bigot de Morogues, en-

seignement précieux auquel la guerre de 1778 fournit plus tard de nombreux et intéressants sujets de démonstration. Sa retraite, qu'il obtint après 47 ans de service, ne fut pas oisive ; car on connaît près de 300 planches à l'eau-forte de la main de ce maître. Indépendamment des sujets mentionnés dans cet article, on distingue : le *Combat de Saint-Cast*, et, dans le nombre considérable de planches gravées d'après lui : le *Combat de Mahon*, par P. Ozanne ; les *Campagnes de Duguay-Trouin*, par sa sœur Jeanne et son beau-frère Le Gouaz ; un *Recueil de combats et d'expéditions maritimes*, par Dequevauvilliers ; enfin des *Vues perspectives des ports et rades de France et de ses colonies*, les unes par Le Gouaz, les autres par Nic. Ponce. Il est mort, à Paris, le 3 janvier 1811.

(*Biographie bretonne.*)

**OZANNE** (Pierre),— dessinateur, ingénieur, et capitaine de vaisseau, frère, élève, puis successeur titulaire, en 1757, du précédent à l'École de dessin de Brest, naquit dans cette ville, le 3 décembre 1737, et était déjà connu par la supériorité de ses travaux, quand il fut embarqué, en 1771, comme dessinateur, sur la *Flore*, employée sous les ordres de Verdun de la Crenne à une mission scientifique. En 1774, il fit une seconde campagne, comme professeur, sur l'*Hirondelle* commandée par M. de Saint-Césaire. Après un séjour de deux ans à terre, il embarqua encore, comme volontaire, en 1777, sur la *Boussole*, commandée par Borda. Nommé membre de l'Académie royale de la marine au retour de cette campagne, il fut promu, en 1778, au grade de sous-ingénieur constructeur, et embarqué, en cette qualité, sur le *Languedoc*, dans l'escadre du comte d'Estaing, puis sur la *Boulonnaise*, et enfin sur le *Vautour*, commandant M. de Puységur. Appelé ensuite à Versailles, en 1786, pour y être attaché au Dépôt général des cartes et plans, il fut chargé, indépendam-

ment du levé des cartes dans la campagne du *Vautour*, de la composition des modèles de sculpture pour les vaisseaux du roi. La même année, il reçut l'ordre de se rendre à Cherbourg, afin d'y compléter la série de dessins commandée par le ministre pour perpétuer le souvenir du voyage de Louis XVI dans ce port. Nommé ingénieur-constructeur, en 1788, il fut enlevé, quatre plus tard, à ces fonctions pour aller remplir celles de sous-chef de l'administration civile au port de Toulon. Parvenu à quitter la ville, le 30 septembre 1793, un mois après l'occupation anglaise, et dirigé sur Cherbourg pour continuer ses services, avec la mission particulière de faire un rapport sur les forêts et les bois du pays, il releva, en 1794, la *Carmagnole*, frégate échouée à la pointe de Querqueville. Après avoir été chargé, de 1795 à 1797, de diriger le service des constructions navales à Saint-Malo, il revint à Brest, d'où il fut détaché, à trois reprises, pour opérer le relèvement de plusieurs navires échoués sur les côtes de Bretagne. En 1798, sa santé, altérée par des travaux multipliés, le força de demander un congé de trois mois qu'il vint passer à Paris, et pendant lequel, sur l'invitation du ministre Bruix, il fit paraître une partie de ses *Ornements de proue* et le *Combat de la Bayonnaise*. Nommé ingénieur de première classe, en 1800, et capitaine de vaisseau l'année suivante, en raison de ses quatre années de services à la mer, il continua pourtant d'exercer exclusivement ses fonctions d'ingénieur jusqu'à sa retraite qu'il prit, en 1811, l'année même de la mort de son frère. Il est mort peu après, à Brest, le 10 février 1813. Sa réputation d'ingénieur avait été consacrée, en 1802, par la construction de la corvette la *Diligente*, une des plus rapides marcheuses de l'époque ; celle de dessinateur, indépendamment des travaux déjà cités, se recommande par quantité de dessins et gravures, entre autres : le *Combat du Vengeur*,

et l'*Entrée* et la *Sortie du port de Brest* qui sont au Musée naval du Louvre; celle de peintre, enfin, par une *Vue du port de Brest*, ainsi que par une ébauche du *Fort Bertheaume*, et deux tableaux à l'huile qui sont à l'École de dessin de la marine à Brest.

(*Biographie bretonne.*)

# P

**PAGÈS** (Pierre-Marie-François, vicomte de), — capitaine de vaisseau honoraire et navigateur, né à Toulouse, en 1748, entra dans la marine, en 1757, et, embarqué l'année suivante sur le *Triton*, commandant du Lac-Montvert, assista à un combat contre un corsaire de 22 qui fut pris. En 1759, il prit part sur le *Souverain*, commandé par M. de Panat, au combat de Lagos, sous La Clue, où il eut le visage brûlé et plusieurs contusions, par suite de l'explosion d'un canon. Il était enseigne de vaisseau depuis 1765, et embarqué sur la *Dédaigneuse*, capitaine Amblimont, lorsqu'en 1767, il voulut mettre à exécution le projet qu'il avait formé depuis longtemps, d'explorer les mers de l'Inde, en s'y rendant par l'ouest, de traverser la Chine, de se rendre par la Tartarie sur les côtes du Kamtchatka, et de chercher le passage du Nord par les côtes septentrionales. En conséquence, laissant sa frégate, il partit du cap Français, le 30 juin, prolongea l'île de Cuba, traversa le canal de Bahama, et arriva, le 28 juillet, à la Nouvelle-Orléans. Il remonta ensuite le Missisipi, et, tournant au S.-O., il parcourut, tantôt par terre, tantôt par eau, dans des pirogues d'Indiens, plus de six cents lieues de pays sauvages, et arriva à Mexico, ayant recueilli un grand nombre d'observations et levé les cartes des ré-

gions qu'il avait explorées. De là, il se rendit à Acapulco, d'où il fit voile pour Manille sur un galion. Déçu, après une longue attente, de l'espoir de trouver passage sur quelque bâtiment à destination de la Chine, il se détermina à continuer son voyage par la voie de l'Inde. La goëlette, sur laquelle il s'embarqua, le 7 mars 1769, pour Batavia, y mouilla le 15 avril. Pagès y passa trois mois et demi, au bout desquels reprenant sa route par l'Ouest, il traversa le golfe du Bengale, visita successivement Bombay, Mascate, Bassorah, Damas, le Liban, et arriva, le 15 septembre 1771, à Marseille. Pendant son absence, il avait été rayé des listes de la marine, comme déserteur. Réintégré dans son grade à son rang d'ancienneté, en faveur de la hardiesse de son entreprise, il embarqua bientôt sur le *Roland*, dans la seconde expédition de Kerguelen aux terres australes. Mécontent, comme les autres officiers, du caractère insociable de son commandant, il s'en vengea, en n'en parlant en aucune façon dans la relation qu'il a lui-même donnée de cette malencontreuse expédition, relation à laquelle il a joint une carte des îles qui furent reconnues jusqu'au 50e parallèle sud. En 1776, il présenta au ministre le plan d'un voyage qu'il se proposait de faire au pôle boréal. Ayant obtenu l'autorisation qu'il demandait, il partit immédiatement, et, après avoir inutilement cherché à s'embarquer en Angleterre, il se rendit au Texel où il prit passage sur un baleinier. Après une navigation des plus pénibles, ce bâtiment s'éleva vers le Spitzberg, à 160 lieues seulement du pôle nord, et, à deux reprises, fut emprisonné par les glaces. Pagès employa ces deux stations forcées à faire des observations sur la température, la salure et la pesanteur de la mer, sur les variations du baromètre et du thermomètre, sur la formation, le mouvement et la dérive des glaces, enfin sur la force des vents de la mer Glaciale comparée à celle des

vents de la zone torride. Il donna encore la détermination de position de l'île Jean-Mayen, ainsi qu'une carte du Spitzberg, et, à son retour, publia une relation de ses trois voyages. A la reprise des hostilités avec l'Angleterre, il assista, en 1778, sur le *Fier*, à la bataille d'Ouessant. Débarqué le 5 octobre, pour cause de maladie, il passa, le 11 décembre, sur le *Magnifique*, commandé par M. de Brach dans l'escadre du comte d'Estaing, et était à la prise de la Grenade (4 juillet 1779), ainsi qu'au combat du surlendemain. Débarqué malade à Saint-Domingue, au mois d'août, il repassa en France sur le *Saint-Michel*. Peu après, il prit sa retraite, en 1792, avec une commission de capitaine de vaisseau. Retiré à Saint-Domingue, il y fut égorgé, en 1793, par les nègres révoltés. Il était chevalier de Saint-Louis, correspondant de l'Académie des sciences, et titulaire de l'Académie royale de la marine.

(*Archives de la marine. — Voyages de Pagès. — Documents inédits.*)

**PANNETIER** (........... DE), — chef d'escadre, naquit, vers 1637, entra à l'âge de quinze ans dans la marine, devint capitaine de vaisseau, en 1665, fut blessé, en 1677, à Cayenne, sous le comte d'Estrées, et commandait à Bantry-Bay un vaisseau de 40 canons qui triompha d'un vaisseau anglais de 70. Chef d'escadre, en 1689, il devint le compagnon fidèle de Tourville dont il partagea tous les travaux. A Béveziers, où il commandait le *Terrible* dans l'arrière-garde, une bombe emporta la poupe de son navire, ce qui l'obligea de sortir de la ligne pour se réparer. A la Hougue, commandant la troisième division de l'arrière-garde, et monté sur le *Grand*, il combattit, cinq heures durant, contre 25 vaisseaux ennemis, en attirant loin du champ de bataille l'escadre d'Ashby, couvrit ainsi la retraite de son amiral, se retira de la lutte, sans avoir perdu un seul de ses bâti-

ments, et entra dans Saint-Malo. A Lagos, il prit et amarina un vaisseau hollandais. Enfin, il concourut avec Vauban et Langeron en qualité de commandant de la marine à Brest, à la défense de Camaret, en 1694. Commandeur de Saint-Louis à la création de l'ordre, Pannetier est mort deux ans plus tard, au Havre.

**PAPIN** (Denis), — l'inventeur des bateaux à vapeur, naquit en 1647, à Blois, et appartenait à la religion réformée. Ayant paru ressentir, dès son enfance, un goût prononcé pour les sciences naturelles, il fut destiné à la médecine, qu'il alla étudier à Paris, et se fit recevoir docteur dans cette ville vers 1671. Mais bientôt il s'occupa de mécanique, fut admis, en qualité d'aide, auprès du grand mathématicien Huyghens, et, entre autres expériences faites en commun avec ce savant, inventa une *Machine pour lever des poids considérables au moyen de la poudre à canon*. Il passa ensuite en Angleterre, où un autre savant, Boyle, qui l'avait associé à quelques-unes de ses expériences, le fit nommer, en 1680, membre de la Société royale de Londres. Papin reconnut bientôt cet honneur en dédiant à ses nouveaux collègues le *New-Digester*, connu en France sous le nom de *Marmite de Papin*, et plus tard perfectionné sous celui d'*Autoclave*. C'était un appareil imaginé dans le but d'extraire la matière gélatineuse des os, et de faire cuire les aliments sans évaporation. Après un séjour de trois ans à Venise, où il composa un *Traité des opérations sans douleur*, ce qui prouve qu'il a fourni sa part d'observations à la méthode anesthésique, Papin revint en Angleterre, en 1684, et présenta à la société le modèle d'une *Machine destinée à transporter au loin la force des rivières*. C'était la première application industrielle en grand de la machine pneumatique d'Otto de Guericke qu'il avait lui-même perfectionnée. Mais les essais ne donnèrent que de mauvais résultats, et comme toutes ces

expériences avaient absorbé les ressources de Papin, il se vit obligé, pour vivre, d'accepter, vers la fin de 1687, une chaire de mathématiques et de physique à Marbourg, dans les États de l'électeur de Hesse-Cassel. Papin témoigna sa reconnaissance pour le landgrave en inventant la *Pompe de Hesse*, machine destinée à alimenter le canal qui unit Cassel à Carslhaven, c'est-à-dire la Fulde au Weser; puis, reprenant les expériences d'Huyghens, et après avoir inutilement cherché à substituer la force expansive de la poudre à celle qui résulte de la compression de l'air, il eut enfin l'idée d'employer, pour faire le vide, la force d'expansion de la vapeur d'eau, découverte immense qui devait « changer la face du monde. » C'est en 1688 que Papin publia sa *Nouvelle méthode pour obtenir à peu de frais des forces motrices considérables*. Il entrevoyait déjà bien des applications de sa découverte, entre autres le canon à vapeur et le bateau à vapeur. Malheureusement encore, sa machine à cylindre manquait de tous les perfectionnements de détails qui eussent pu en assurer le succès. Aussi n'en vit-on que les défauts, et Papin découragé renonça pendant quinze ans à ses recherches sur la vapeur. Cependant, en 1705, Leibnitz, avec qui il entretenait une correspondance suivie, lui ayant envoyé le dessin de l'appareil à vapeur d'un mécanicien anglais, nommé Savery, Papin, à la sollicitation du landgrave, reprit l'examen du sujet, et il finit par appliquer définitivement sa découverte aux navires. C'est dans les premiers jours de septembre 1707 qu'il lança à Cassel, sur la Fulde, en présence du landgrave, le premier bateau à vapeur. Ses roues tournantes étaient à palettes, et de tout point conformes à celles dont on a attribué l'invention au mécanicien anglais Mandslay. L'expérience réussit, ce qui n'empêcha pas l'envie et la routine de se déchaîner contre le pauvre réfugié. Ses ennemis trop puissants l'épouvantèrent, dit-il lui-même, au

point qu'il prit la résolution de faire transporter son navire en Angleterre. Mais il fallut obtenir préalablement l'autorisation de passer de la Fulde dans le Weser. Papin écrivit à ce sujet à Leibnitz qui, à son tour, en référa au conseiller intime du duc de Hanovre par les possessions duquel Papin demandait un passage. L'autorisation menaçant de se faire attendre indéfiniment, il crut pouvoir passer outre. Le 25 septembre 1707, il s'embarqua à Cassel sur son bateau, et le même jour arriva à Münder, endroit où la Fulde et la Wersa, confondant leurs eaux, prennent le nom de Weser. Papin se proposait de descendre le fleuve jusqu'à Brême l'Hanséatique, où il se serait embarqué sur un vaisseau qui eût pris à la remorque son petit navire. Mais il avait compté sans la jalousie et la brutalité des mariniers qui gardaient l'entrée du Weser. On lui refusa le passage, et comme il réclamait avec insistance contre ce mauvais vouloir, on le traîna en prison, et l'on mit en pièces sa machine. Papin se plaignit, mais il ne parvint qu'à se dégager lui-même, et n'obtint pas la moindre réparation du dommage qu'on lui avait causé. Ainsi fut retardée d'un siècle l'apparition du bateau à vapeur. A Marbourg, où il revint, un dernier malheur l'attendait. Une expérience qui coûta la vie à plusieurs personnes le força de donner sa démission. Il s'agissait de son canon à vapeur, dont la machine, trop fortement chauffée, fit explosion. Obligé de quitter la Hesse comme un malfaiteur, il revint en Angleterre. Dans le long intervalle de sa dernière absence, ses anciens amis étaient morts ou l'avaient oublié. Réduit à un état voisin de la misère, il dut, faute d'argent, renoncer à poursuivre ses expériences, et mourut sans avoir pu construire un second bateau. Tels furent même l'abandon et l'obscurité dans lesquels végéta sa vieillesse, qu'on ne peut préciser ni l'époque ni le lieu de sa mort qui, à en juger d'après une lettre de Leibnitz.

dut avoir lieu vers 1714. Sa ville natale lui a érigé une statue, en 1851. Le nom de Papin qui n'a encore été porté, que nous sachions, par aucun bâtiment de la flotte, vient d'être donné au prolongement de la rue du Caire compris entre la rue Saint-Martin et le boulevard de Sébastopol.

(*Acta Eruditorum* de Leipsick. — Figuier, *Histoire des inventions et découvertes*. — *La France protestante*. — Kuhlmann, *Nouveaux documents sur l'histoire des bateaux à vapeurs*. — Bannister, *La vie et les écrits de Papin*. Blois, 1847, in-8°.)

**PARSEVAL-DESCHÊNES** (Alexandre-Ferdinand), — amiral et sénateur, né à Paris, le 27 novembre 1790, était le fils d'un fermier général. En 1804, il suivit à Toulon le vice-amiral Latouche-Tréville, son parent, et embarqua, comme volontaire, sur le *Bucentaure*. Il assista à la prise du rocher le Diamant à la Martinique par Villeneuve, au combat du Ferrol et enfin, à la bataille de Trafalgar où il survécut, comme par miracle, à la destruction de son vaisseau. Nommé aspirant entretenu, en 1807, il se trouva, de 1807 à 1809, sur l'*Italienne* qui, sous le commandement de Méquet, fit tant de prises dans la mer des Antilles et se défendit si brillamment aux Sables-d'Olonne sous Jurien de la Gravière. Enseigne, en 1811, il prit part, l'année suivante, à un combat soutenu par les frégates l'*Andromaque* et l'*Ariane*, contre un ennemi supérieur, et contribua puissamment à sauver le *Mameluck* engagé, le 22 février 1812, en vue de Venise, avec deux autres bricks, le *Mercure*, et l'*Iéna*, ainsi que le vaisseau le *Rivoli*, contre le vaisseau anglais *Victorious* et le sloop *Weasel*. Embarqué, à Gênes, sur la *Dryade*, il assista, sur cette frégate, à plusieurs combats, et à la paix, il servit dans la station navale du Levant, sous les ordres du baron de Saizieu. Rentré en France après les Cent-jours, il commanda successivement trois avisos, et fut, sur l'un d'eux, adjoint à Beautemps-Beaupré dans la re-

connaissance des côtes occidentales de France. Passé au commandement de la *Sauterelle*, dans la division navale Bergeret, chargée de reprendre possession de la Guyane française, il dirigea, pendant deux ans, la station de cette colonie. Devenu lieutenant de vaisseau, en 1819, il reçut, trois ans plus tard, la croix de la Légion d'honneur et le commandement du *Faune*, pour avoir sauvé la frégate l'*Africaine*, échouée sur l'île de Sable, au Canada, et c'est avec ce brick qu'il prit part à l'expédition de Cadix. Capitaine de frégate, en 1827, il commanda successivement la *Bayadère*, corvette d'instruction des élèves sortis de l'école d'Angoulême, l'*Euryale* à l'expédition d'Alger, l'*Armide* en mission spéciale dans l'Adriatique, et la *Victoire*, à bord de laquelle il fut promu capitaine de vaisseau, en récompense de l'énergie avec laquelle il avait ouvert le feu contre le port de Bougie, et facilité ainsi le débarquement des troupes de terre qui emportèrent cette place. De 1834 à 1839, il commanda le *Suffren*, la *Didon* et l'*Iphigénie*. Après avoir participé, sur cette dernière, à une mission politique à Saint-Domingue, et été employé à la Plata contre Rosas, il se distingua au bombardement de Saint-Jean d'Ulloa et à l'assaut de la Vera-Cruz, où il commanda la colonne de gauche. De retour en France, il fut fait commandeur de la Légion d'honneur, en 1839, et contre-amiral, l'année suivante. Dans son nouveau grade, il exerça les fonctions de major-général à Toulon, de préfet maritime à Cherbourg, et commanda successivement la division navale du Levant et l'escadre de la Méditerranée. Grand officier de la Légion d'honneur, en 1844, vice-amiral en 1846, il devint inspecteur-général, puis préfet maritime de Toulon, commanda une seconde fois l'escadre de la Méditerranée, et fut ensuite nommé membre du conseil d'amirauté, président du conseil des travaux de la marine, et sénateur, en 1852. Au commence-

ment de la guerre de Russie, il reçut le commandement en chef de la troisième escadre destinée à opérer dans la Baltique, de concert avec l'amiral Napier. Il avait son pavillon sur l'*Inflexible*, aujourd'hui vaisseau-école des mousses. Le bombardement de Bomarsund, suivi de la prise de cette forteresse, fut le seul événement militaire de cette campagne. Dès le commencement de septembre, l'approche des glaces apportait un obstacle insurmontable à la coopération de la flotte. Napoléon III récompensa Parseval-Deschênes en l'élevant à la dignité de grand-croix, puis en le créant amiral, le 2 décembre 1854. Il est mort à Paris, le 10 juin 1860.

(*Moniteur de la Flotte* du 17 juin 1860. — *Moniteur Universel* du 18 juin 1860.)

**PAUL** (Le chevalier), — vice-amiral du Levant, fils d'une lavandière, naquit en décembre 1597, en mer, non loin du château d'If, dont le gouverneur le prit sous sa protection, s'engagea comme mousse sur un bâtiment marchand, passa ensuite sur une galère de l'ordre de Malte, en qualité de matelot, puis servit, comme soldat, au fort Saint-Elme, et enfin obtint d'être embarqué sur un brigantin armé en course. Les nombreux combats que ce bâtiment livra aux infidèles mirent en évidence sa bravoure et son sang-froid, si bien que son capitaine ayant été tué, Paul fut choisi pour le remplacer. Il s'établit alors, près de Mételin, dans une petite île appelée Mosconici, et s'y retranchant dans une tour qui prit le nom de *Capitan-Paul*, il s'y rendit si redoutable aux musulmans, que le grand maître de Malte le reçut en qualité de chevalier. Sa réputation étant parvenue jusqu'au cardinal de Richelieu, celui-ci lui donna le grade de capitaine de vaisseau, et l'envoya servir, en 1638, sous les ordres de Sourdis. Paul prit une part des plus brillantes à la bataille de Guétaria. L'année suivante, il servit avec la même distinction dans la Méditerranée, sous Brezé, et fut un des héros des

batailles de Carthagène et d'Orbitello. Devenu chef d'escadre, en 1646, il prit part sous le duc de Richelieu, général des galères, à la bataille de Castellamare, et dans quantité d'engagements particuliers, devint la terreur des Espagnols. Aussi fut-il fait vice-amiral des mers du Levant, et chevalier de justice dans l'ordre de Malte. En 1654, il concourut pour la seconde fois au siége de Castellamare qui finit par la reddition de cette place. L'année suivante, il fut grièvement blessé à la bataille navale de Barcelone. En 1662, il conduisit sept vaisseaux aux Vénitiens pressés par les Turcs dans l'île de Candie. En 1663, il prit part à l'attaque de Djidgelli, dirigée par le duc de Beaufort, ainsi qu'au combat de la Goulette, et l'on doit lui attribuer le principal honneur de celui de Cherchell qui détruisit pour quelque temps la marine algérienne. Nommé, pour prix de ses services, commandant de la marine à Toulon, il y mourut, le 18 octobre 1667. Il avait légué tous ses biens aux pauvres, et ordonné qu'on l'enterrât parmi eux dans le cimetière commun.

**PAVILLON** (Jean-François **DU CHEYRON**, chevalier du), — capitaine de vaisseau, né à Périgueux, le 29 septembre 1730, entra à quinze ans, comme sous-lieutenant, dans le régiment de Normandie, et, bien que devenu promptement lieutenant, abandonna l'armée de terre pour la marine, et se fit recevoir garde, en 1748. Depuis cette époque jusqu'en 1754, année où il fut nommé enseigne de vaisseau, il fit deux campagnes au Canada et une d'évolutions, pendant laquelle il étudia spécialement la tactique navale. Lors de la guerre de Sept ans, il prit part, sur l'*Orient*, à la bataille de Quiberon où furent commises plusieurs fautes qui l'affermirent dans son projet de régénérer la tactique. De 1766 à 1775, fait chevalier de Saint-Louis et lieutenant en premier de la compagnie des gardes du pa-

villon à Rochefort, il fut chargé, à deux reprises, de diriger l'enseignement des gardes. C'est aussi à cette époque qu'il fit paraître ses *Signaux de nuit et pour le temps de brume* qu'il modifia plus tard, en collaboration avec Verdun de la Crenne, dans l'ouvrage intitulé : *Mémoire sur la tactique navale.* Malgré les travaux du P. Hoste et de Tourville, cette science était encore dans l'enfance, attendu que les signaux ne se faisaient encore qu'avec un seul signe qu'on variait autant que possible, en leur donnant un sens différent, selon les mâts auxquels ils étaient arborés. Morogues avait songé à les perfectionner, mais il avait à peine entrevu et indiqué le système que fit prévaloir Pavillon. Les premières expériences en furent faites, en 1775, sur les vaisseaux de l'escadre de Guichen, puis, en 1776, sur l'escadre d'évolutions de du Chaffault, enfin, en 1778, par l'armée navale de d'Orvilliers, où le chevalier était major sur le vaisseau-amiral la *Bretagne.* Elles eurent un succès complet. Promu au grade de capitaine de vaisseau, il devint, en 1781, le capitaine de pavillon du marquis de Vaudreuil sur le *Triomphant.* C'est sur ce dernier bâtiment qu'il fut tué à la bataille de la Dominique, le 12 avril 1782, après des manœuvres admirables.

(*Archives de la Marine.* — *Mémoires du chevalier du Pavillon.* — *Cours élémentaire de tactique navale,* par Audibert de Ramatuelle.)

**PÉNAUD** (Charles), — vice-amiral, né le 24 décembre 1800, à Brest, d'un officier de marine mort, après les événements de 1815, dans le naufrage d'un bâtiment de commerce, était l'aîné de trois frères dont deux servent encore aujourd'hui. Inscrit, à l'âge de quatorze ans, dans les cadres de la marine, il partit pour les Antilles sur le *Lis,* commandant Milius. Aspirant de seconde classe, en 1817, de première l'année suivante, il commanda, pendant cinq ans, plusieurs avisos dans la mer des Indes. Lieutenant de vais-

seau, en 1828, il concourut à l'expédition d'Alger, en qualité d'aide de camp de Duperré, assista à celle du Tage, comme second de la *Ville-de-Marseille*, et fut fait, à cette occasion, chevalier de la Légion d'honneur. Capitaine de corvette, en 1838, il commanda une division au blocus de Buenos-Ayres, où il se distingua au passage du Rosario dans le Parana, par la vigueur avec laquelle il riposta au feu de l'ennemi. Promu au grade de capitaine de vaisseau, en 1842, il commanda, en Océanie, la frégate la *Charte*, sur laquelle il participa à l'expédition contre les naturels de Taïti qui voulaient s'opposer au rétablissement du protectorat de la France. Nommé ensuite chef de la station navale du Sénégal, il accomplit, à bord de l'*Eldorado*, une périlleuse expédition dans la Casamance. Rappelé, en 1853, et nommé contre-amiral, puis directeur du cabinet au ministère de la marine, il fut désigné, l'année suivante, pour commander en sous-ordre l'escadre de réserve destinée à agir dans la Baltique. Portant son pavillon sur le *Duguesclin*, il coopéra, sous le vice-amiral Parseval-Deschênes, au bombardement de Bomarsund. Appelé, en 1855, au commandement de l'escadre de la Baltique, il dirigea, sur le *Tourville*, le bombardement de Sweaborg. Après avoir été nommé membre du conseil d'amirauté et grand officier de la Légion d'honneur, pour cet exploit, il devint vice-amiral, en 1858. Appelé, en 1864, au commandement en chef de l'escadre d'évolutions, il avait à peine pris possession de ses fonctions quand il s'est éteint, le 25 mars de la même année, sur son vaisseau la *Ville-de-Paris*. Préoccupé jusqu'à son lit de mort des intérêts de la marine, il dictait encore à l'un de ses frères, peu d'heures avant d'expirer, une lettre simple, belle et touchante, destinée au ministre de la marine. Ce fut le dernier acte de sa longue carrière se résumant par près de cinquante ans de service dont trente de navigation effective.

L'avant-dernière, et peut-être la plus importante des diverses phases de cette longue et active carrière, a été la campagne d'essai à outrance des bâtiments cuirassés dont la direction lui avait été confiée.

(*Moniteur universel*, du 2 avril 1864.)

**PERRÉE** (Jean-Baptiste), — contre-amiral, né à Saint-Valery sur Somme, le 19 décembre 1761, d'une famille de marins, embarqua, dès l'âge de douze ans, comme mousse, sur le navire de commerce la *Glorieuse*, commandé par son père, et dans l'espace de vingt ans, devint successivement novice, matelot, second et enfin capitaine. Appelé au service de l'État, en 1793, d'abord comme enseigne provisoire, puis comme lieutenant de vaisseau, il commença à se signaler sur la *Proserpine*. Pendant les huit mois qu'il commanda cette frégate, il prit, brûla ou coula plus de soixante navires anglais, et s'empara d'une frégate hollandaise de trente-deux canons. Aussi son avancement fut-il rapide; car nous le trouvons capitaine de vaisseau, en 1795, chef de division dans l'expédition d'Égypte, où il fut chargé par Bonaparte de suivre sur le Nil les mouvements de l'armée, avec une flottille de chebecks et autres bâtiments légers. Il y rendit d'importants services, battit les Turcs en plusieurs rencontres, notamment à Chébréiss où il fut blessé, et à cette occasion Bonaparte demanda pour lui le grade de contre-amiral qui lui fut conféré par le Directoire. Pendant l'expédition de Syrie, il tint la mer avec les frégates échappées au désastre d'Aboukir, et ravitailla plusieurs fois l'armée française, malgré les escadres anglaise et turque. Après l'échec de Saint-Jean d'Acre, il se rendait à Toulon, contrairement aux ordres formels du général en chef qui lui avait prescrit de ramener les blessés à Alexandrie, lorsque, le 18 juin 1799, il tomba au milieu de la flotte anglaise. Cerné, après une chasse de vingt-huit heures, et obligé de combattre contre des forces

très-supérieures, il fut pris avec ses trois frégates, la *Junon*, la *Courageuse*, l'*Alceste* et ses deux bricks la *Salamine* et l'*Alerte* par trois vaisseaux et deux frégates. Échangé presque aussitôt et acquitté honorablement, il reçut l'ordre d'aller prendre à Toulon le commandement d'une petite division chargée de ravitailler Malte. Parti, le 10 février 1800, et retardé par les vents, il n'arriva en vue de La Valette qu'au bout d'une semaine : quatre vaisseaux et plusieurs frégates, commandés par lord Keith, croisaient à l'entrée du port. Résolu à se dévouer pour le salut des siens, Perrée fit signal de prendre chasse. En effet, les trois corvettes échappèrent, la flûte seule fut amarinée. Resté seul sur le *Généreux*, Perrée manœuvra pour échapper à l'ennemi; mais, quand la lutte devint inévitable, il poussa droit au *Foudroyant*, que commandait Nelson. C'était à la hauteur du cap Passaro. Un autre vaisseau anglais et une frégate entourèrent le pauvre vaisseau de 74, qu'avait illustré Lejoille. Blessé à l'œil gauche dès le commencement de l'action, Perrée refusa de quitter son banc de quart, eut bientôt après la cuisse droite emportée par un boulet, et mourut avant la reddition de son navire, le 18 juin 1800. Nelson le fit inhumer honorablement à Syracuse, dans l'église du couvent des Dominicains.

**PETIT** (Joseph-Jean), — capitaine de vaisseau, né à Toulon, le 8 avril 1726, mort à Brest, le 22 janvier 1788, était un savant distingué qui fut décoré de la croix de Saint-Louis. C'est sur ses plans et sous sa direction qu'a été reconstruite la machine à mâter du port de Brest. Un des fondateurs de l'Académie royale de la marine, en 1752, il fournit à cette société un grand nombre de mémoires. On cite de lui : *Problème pour tracer sur le côté d'un vaisseau qui est encore sur les chantiers la ligne de carène, en supposant le vaisseau tranquille après avoir été lancé à l'eau ; — Sur la*

*matière première ; — Sur différentes vues pour fixer une révolution exacte de la variation des temps; — Sur la manière de lancer les vaisseaux à l'eau ; — Sur une méthode de tracer les modèles d'architecture ; — Devis d'une frégate portant trente canons de vingt-quatre en une seule batterie.* Ses autres travaux, restés manuscrits, formaient 30 vol. in-folio ; ils traitent surtout de l'art nautique et de l'hydrographie. On doit regretter vivement la perte des *Essais historiques* qu'il aurait, dit-on, composés sur la ville de Brest. Il était membre de l'association de Cincinnati.

**PÉZENAS** (le P. Esprit), — professeur d'hydrographie, né à Avignon, le 28 novembre 1692, entra, en 1709, dans la Compagnie de Jésus, professa d'abord les humanités, puis les mathématiques, et obtint, en 1728, la chaire d'hydrographie de Marseille. En 1749, lors de la suppression des galères, il prit la direction de l'Observatoire de cette ville, le munit d'instruments, en grande partie à ses frais, et obtint de Louis XV une pension pour y entretenir deux Jésuites, en qualité d'astronomes adjoints. Après la suppression de sa société, en 1762, il retourna à Avignon, et s'y occupa de travaux scientifiques jusqu'à sa mort arrivée dans cette ville, le 4 février 1776. Il était correspondant de l'Académie des sciences, associé des Académies de Lyon, de Marseille et de Montpellier, et membre correspondant de l'Académie royale de la marine à laquelle il a adressé plusieurs mémoires. Ses principaux ouvrages sont : *Éléments du pilotage*, 1732 ; — *Pratique du pilotage*, 1741 ; — *Théorie et pratique du jaugeage des tonneaux, des navires et de leurs segments*, 1749 ; — *Astronomie des marins*, 1766 ; — *Nouveaux essais pour déterminer les longitudes en mer*, 1768 ; — *Histoire critique de la découverte des longitudes*, 1775. Il a aussi traduit en français le *Traité des fluxions* et l'*Algèbre* de Maclaurin, le *Guide des jeunes mathématiciens* de Ward, et l'*Optique* de Smith. Enfin on doit

encore à ce savant jésuite quantité de mémoires scientifiques.

(Lalande, *Éloge du P. Pézenas* dans le *Journal des Savants*, août 1779 et la *Bibliographie astronomique*.)

**PHILIPPE DE KERHALLET** (Chales-Marie), — capitaine de vaisseau et hydrographe, né à Rennes, le 17 septembre 1809, entré au service en 1825, a justifié son élévation au grade de capitaine de vaisseau par la composition de divers ouvrages traitant des sciences appliquées à la navigation, et qui sont, pour la plus grande partie, le fruit des observations personnelles de l'auteur pendant les campagnes qu'il a faites à plusieurs reprises dans le Levant, en Afrique, aux Antilles, à Cayenne, à Terre-Neuve, etc. Ces ouvrages contiennent en outre les opinions des physiciens et hydrographes antérieurs à l'auteur. Discutées et approfondies par lui, ces opinions forment ainsi, avec les siennes, des guides utiles aux navigateurs. Parmi ces nombreux travaux, on remarque : *Instructions pour une partie de la côte du Brésil et pour la Cazamance; — Descriptions nautiques d'une portion de la côte occidentale d'Afrique et des îles du Cap-Vert; — Descriptions de ce même archipel, des Canaries et des Açores; — Manuels de navigation à la côte occidentale d'Afrique, dans les Antilles et dans le détroit de Gibraltar ;* — enfin, *Considérations générales sur l'Atlantique, la mer des Indes et le grand Océan;* suivies de prescriptions nautiques pour échapper aux ouragans. Dans ces trois derniers ouvrages, l'auteur a essayé, à l'aide de ses observations personnelles et de celles des physiciens et voyageurs qui l'ont précédé, de formuler les lois générales qui régissent les vents et les courants. Il est mort à Paris, le 16 février 1863, commandeur de la Légion d'honneur.

(*Archives de la Marine*.)

**PLÉVILLE-LE-PELLEY** (Georges-René), — vice-

amiral et ministre de la marine, né à Granville, le 26 juin 1726, s'échappa de la maison paternelle, à l'âge de 12 ans, pour s'embarquer, comme mousse, sur un bâtiment qui faisait la pêche de la morue, et, avant d'entrer dans la marine de l'État, il avait fait six campagnes de guerre, et s'était trouvé à sept combats, où il avait reçu plusieurs blessures. En 1744, étant lieutenant de corsaire, il eut la jambe emportée par un boulet, et fut fait prisonnier. Deux ans plus tard, il était sur le *Mercure*, un des dix vaisseaux du duc d'Enville. Dans l'engagement qui eut lieu entre cette escadre et celle de l'amiral Anson, Pléville, qui était officier de manœuvre, eut sa jambe de bois brisée par un boulet, et fut encore fait prisonnier. En 1756, il fit la campagne de Mahon. En 1760, au retour de la Martinique, commandant l'*Hirondelle*, de 14 canons, il força trois bâtiments plus forts que le sien à amener leurs couleurs, et sa jambe de bois lui fut encore enlevée dans cette affaire. C'était, comme il le disait lui-même, donner de l'ouvrage au charpentier. Contraint, par le délabrement de sa santé, de quitter le service actif, il fut attaché à celui des ports, et nommé successivement capitaine de brûlot et lieutenant de port. Il servait en cette qualité, à Marseille, en 1770, lorsque la frégate *Alarm*, capitaine Jewis, étant en danger de faire côte, il alla lui-même lui porter un câble et la fit rentrer dans le port. L'amirauté britannique reconnut ce dévouement par un riche présent, et plus tard, en lui renvoyant sans échange son fils fait prisonnier pendant la guerre d'Amérique. En 1778, Pléville s'embarqua sur le *Languedoc*, monté par le comte d'Estaing, fit avec ce vaisseau toute la campagne, et en fut récompensé par la décoration de Cincinnatus et le grade de capitaine de vaisseau. Appelé, en 1794, à faire partie des comités de la marine et du commerce, il fut envoyé, l'année suivante, à Ancône et à Corfou pour y organiser le ser-

vice maritime. Il y resta jusqu'en 1797, époque où il fut nommé contre-amiral et chargé de se rendre au congrès de Lille, en qualité de ministre plénipotentiaire. Dans le cours de cette mission, il fut appelé au ministère de la marine, en remplacement de Truguet. Pendant son ministère, qui dura neuf mois et demi, il devint vice-amiral. En avril 1798, son âge et sa santé le forcèrent de donner sa démission. Sénateur, en 1799, grand officier de la Légion d'honneur, en 1804, il est mort, à Paris, le 3 novembre 1805.

**POINCY** (Philippe de Longvilliers de), — gouverneur-général des îles d'Amérique, bailli et grand-croix de l'ordre de Malte, était né, en 1584, d'une famille du comté de Ponthieu. Entré dans l'ordre de Malte, en 1603, il y fut pourvu de trois commanderies, prix de ses services sur les galères de l'Ordre. En 1612, il devint chef d'escadre, et commandant des vaisseaux du roi en Bretagne. En 1638, Richelieu le nomma lieutenant-général aux îles d'Amérique. Poincy s'y rendit en 1639. Vers le milieu de l'année suivante, un conflit ayant eu lieu entre les Anglais et les Espagnols au sujet de l'occupation de l'île de la Tortue que se disputaient les deux nations, Poincy envoya Levasseur dans cette île pour y venger les insultes que les Anglais avaient fait subir à quelques-uns de nos compatriotes établis avant eux dans la colonie, et celui-ci s'y établit à leur place. Mais, en 1645, un nouveau gouverneur, de Thoisy ayant été envoyé aux Antilles, Poincy se révolta contre son gouvernement, et il s'ensuivit entre les deux compétiteurs une guerre civile qui se termina, en 1647, par la capture de Thoisy, lequel fut envoyé en France. Pour faire oublier sa révolte, Poincy maintint énergiquement le droit d'occupation des Français à Saint-Martin, de concert avec les Hollandais, et fit coloniser Saint-Barthélemy, les Saintes, Marie-Galante et la Grenade; puis il vendit la plupart de ces îles au roi qui lui ex-

pédia, en 1651, de nouvelles provisions lui conférant les fonctions de gouverneur-général des îles d'Amérique. Il céda également Saint-Christophe à l'ordre de Malte, qui lui donna en retour le titre de bailli. Il chassa encore les Espagnols de Sainte-Croix; mais la paix des Pyrénées (1659) suspendit les hostilités. Poincy mourut peu après, le 11 avril 1660. Il avait un neveu qui périt glorieusement, en 1666, en repoussant les Anglais de Saint-Christophe.

**POINTIS** (Jean-Bernard-Louis Desjean, baron de), — chef d'escadre, né en 1645, à....., entra fort jeune dans la marine, fit ses premières armes contre les puissances barbaresques, et se signala aux deux bombardements d'Alger par Duquesne, ainsi qu'à celui de Tripoli par d'Estrées. A Béveziers, il commandait le *Courtisan*, vaisseau de l'avant-garde, qui fit beaucoup de mal aux Hollandais. Il passa ensuite de nouveau sous les ordres du comte d'Estrées, et fit la campagne de 1691 dans la Méditerranée. Chevalier de Saint-Louis à la création de l'ordre, puis nommé chef d'escadre, il résolut de terminer la guerre de la ligue d'Augsbourg par un éclatant fait d'armes. Parti de Brest, le 6 janvier 1697, avec une dizaine de bâtiments, auxquels se joignirent les flibustiers des Antilles, commandés par Ducasse, il fit voile pour Carthagène des Indes, le riche entrepôt de l'Espagne au Pérou, et jeta sur la plage 3500 soldats qui emportèrent d'assaut cette ville réputée inexpugnable. Ne pouvant la garder, à cause d'une épidémie qui décima les troupes, il en fit sauter les fortifications, et revint en Europe avec un butin de 13 millions. Après avoir heureusement évité, dans le canal de Bahama, un combat avec une escadre anglaise de 27 bâtiments, il arriva à Brest, au bout de sept mois, ayant encore repoussé six vaisseaux sur les côtes de France. Louis XIV fit frapper une médaille pour conserver le souvenir de ce beau fait d'armes ; mais, cédant à la clameur pu-

blique, il fit rendre une partie des vases sacrés de Carthagène qui remplirent deux charrettes. En 1705, lors du siége de Gibraltar par les Espagnols, et après l'inutile attaque de Villadarias, Pointis qui commandait, sous le comte de Toulouse, voulait attendre l'escadre de Toulon pour agir. Sommé par le conseil de Castille d'aller devant la place, il obéit. Comme il l'avait prévu, l'amiral Leake vint bientôt l'y attaquer avec 35 navires. Pointis n'en avait que 13, dont huit furent même dispersés par un coup de vent. Assailli avec les cinq restants par toute la flotte ennemie, il perdit trois navires qui furent pris à l'abordage, mais se fit jour avec les deux autres, s'échoua et se brûla à la côte. Il en avait coûté aux Anglais deux vaisseaux coulés et plusieurs démâtés. Épuisé de fatigues, il se retira alors du service, et mourut peu après, en 1707. On a de lui une *Relation de l'expédition de Carthagène*.

**POIVRE** (PIERRE), — intendant des îles de France et de Bourbon, né le 2 août 1719, à Lyon, d'une famille de négociants, se destina de bonne heure aux missions étrangères, et partit, en 1740, pour la Chine. A peine arrivé à Canton, victime d'une méprise, il fut jeté en prison. Pour se justifier, il étudia la langue chinoise, recouvra la liberté, et gagna même les bonnes grâces du vice-roi qui lui permit de visiter l'intérieur du pays. Il passa ensuite en Cochinchine, où il recueillit également des renseignements précieux. Il revenait en France, dans le dessein de se faire missionnaire, quand le vaisseau qui le portait fut attaqué par les Anglais au détroit de Banca, et il y perdit le bras droit qui fut emporté par un boulet, accident qui l'éloignait sans retour du ministère ecclésiastique. Conduit à Batavia, Poivre y observa de près la colonisation hollandaise , puis il se rendit à Pondichéry, assista au siége de Madras, et accompagna La Bourdonnais à l'île de France. Fait prisonnier, à

son retour en France, par les Anglais et emmené à Guernesey, il ne revit sa patrie qu'en 1748. C'est alors qu'il proposa aux directeurs de la Compagnie des Indes d'ouvrir un commerce direct avec la Cochinchine, et de doter les îles de France et de Bourbon de la culture des épiceries. Ses plans ayant été approuvés, il alla établir un comptoir français à Faï-Fo dans la baie de Tourane, leva, au péril de sa vie, le plan des Moluques, et rapporta à l'île de France quelques plants d'arbres à épices; mais la décadence et la ruine de la Compagnie empêchèrent plus tard cette mission d'avoir tous les résultats heureux qui devaient en résulter. Pris, une troisième fois, par les Anglais, en revenant en Europe, il resta prisonnier jusqu'en 1757. Nommé, dix ans plus tard, intendant des îles de France et de Bourbon, il s'empressa d'assurer les moyens d'approvisionnement de ces colonies, répara le Port-Louis, régla le cours des eaux, reboisa les montagnes, introduisit le giroflier, le laurier des Antilles, le cacaotier, l'arbre à pain, le cannelier, la canne à sucre de Java, etc., mit un terme aux excès de la traite, et améliora le sort des esclaves. En un mot, pendant les six annés que dura son administration, il fut le digne successeur de La Bourdonnais. Malheureusement, las des tracasseries que lui suscitait le gouverneur titulaire, il fut obligé de demander son rappel, et revint en France où il rentra dans la vie privée (1773). Il mourut, le 6 janvier 1786, d'une hydropisie de poitrine, à sa maison de campagne de la Fréta, près de Lyon. Poivre était membre de l'Académie des sciences depuis 1754. Il a laissé un assez grand nombre de mémoires manuscrits. En 1819, les habitants de Bourbon ont donné son nom à un port bâti dans la colonie.

**POLAIN** (Antoine-Escalin des Aymars, baron de la Garde), plus connu sous le nom de Capitaine Polain, qu'il a rendu populaire, — était né, vers 1498, au bourg de la Garde en

Dauphiné, d'une famille obscure; il s'engagea, jeune encore, comme valet de régiment, et parvint assez rapidement par son courage, son intelligence et sa bonne conduite, au grade de capitaine d'infanterie. François I$^{er}$, à qui il fut présenté par Langey du Bellay, lui confia plusieurs missions importantes. Ainsi ce fut lui qui décida Soliman II à s'unir au roi de France contre Charles-Quint, et Venise à rester neutre dans la querelle. Tournant ses vues du côté de la mer, il prit du service dans l'armée navale de Barberousse, et, s'il ne put empêcher le pillage de la ville de Reggio par les musulmans, il préserva du moins la capitale de la chrétienté, et dirigea de fait le bombardement de Nice par la flotte franco-ottomane. Adopté, à son retour, par le comte de Grignan qui lui donna la seigneurie des Aymars et la baronnie de la Garde, nommé, en outre, capitaine-général de l'armée de mer du Levant, Polain déploya la plus grande activité dans ses nouvelles fonctions. Il fit réparer, ou construire, de nombreux bâtiments, et comme il manquait d'équipages, il obtint du roi que les condamnés lui seraient remis. Telle fut l'origine de la condamnation aux galères. En 1544, il reçut l'ordre de se joindre à l'escadre de l'Océan qui, sous la conduite d'Annebaut, avait été chargée de reprendre Boulogne. Après avoir fait partie de l'expédition de Cabrières contre les Vaudois, il alla se mettre sous les ordres de son chef, et coula avec ses galères la *Marie-Rose*, le plus gros vaisseau de la flotte anglaise dans les eaux de Spithead. Attaqué au retour par les Anglais, il les repoussa et revint au Havre. Ce fut pour y être destitué de sa charge, et condamné à une prison perpétuelle, à cause de la participation qu'il avait eue au massacre des Vaudois. On était alors sous le règne de Henri II, qui avait fait réviser le procès, à la sollicitation de son père mourant. Déclaré innocent, après trois ans de captivité, et réintégré peu après

dans sa charge de général des galères, il se joignit à l'amiral ottoman Dragut, et, de concert avec Paul de Termes, enleva la Corse aux Génois; mais, abandonnés peu après par les musulmans, et attaqués par les forces supérieures d'André Doria, les Français furent obligés d'évacuer l'île la même année. Polain seconda alors les opérations de l'armée de terre en Italie jusqu'à la paix de 1559. Dépouillé une seconde fois de sa charge par suite d'intrigues de cour, il la recouvra cependant encore, en 1566, après la mort du marquis d'Elbœuf qui l'avait remplacé. Pendant les guerres de religion, opposé au huguenot Jacques Sore, amiral de Navarre, il fut vaincu dans la rade de l'île d'Aix par ce célèbre armateur; mais, en 1573, ayant coulé plusieurs gros navires dans la passe de la Rochelle, il força ainsi cette forteresse du protestantisme de se rendre à l'armée du duc d'Anjou. Il mourut peu après dans son village natal (1578) laissant, dit Brantôme, plus d'honneur que de bien à son fils unique.

(L. Guérin, *Marins illustres de la France.*)

**PONÉE** (François), — capitaine de vaisseau, né, le 9 décembre 1775, à Granville, était fils d'un capitaine de navire, et navigua d'abord au commerce, dès l'âge de quinze ans. Embarqué, en 1793, sur les bâtiments de l'État, d'abord comme chef de timonerie, puis comme aspirant de première classe, il prit part, en cette qualité, aux trois affaires de prairial an II qui lui valurent le grade d'enseigne. Il fit ensuite, sur la corvette l'*Atalante,* les deux campagnes d'Irlande. Fait prisonnier au retour de la seconde expédition, il passa deux ans sur les pontons anglais. En 1801, il prit part, sur le *Desaix*, au combat d'Algésiras, où il déploya tant d'intelligence et de courage, qu'il fut fait lieutenant de vaisseau et chevalier de la Légion d'honneur, à la création de l'Ordre. De 1802 à 1806, il fit plusieurs campagnes à Saint-Domingue et aux Antilles. Embarqué sur l'*Infatigable*

dans la division Soleil, il fut fait prisonnier dans l'engagement que cette frégate soutint, le 26 septembre 1806, contre le *Mars*, un des six vaisseaux de l'escadre d'Hood, et ne fut échangé qu'en 1809. Deux ans plus tard, il se signala, comme second de la *Néréide*, dans le combat de Tamatave, qui eut lieu le 20 mai. Le capitaine Le Maresquier ayant été tué dès le commencement de l'action, il le remplaça dignement, et, bien que séparé de la division française, il soutint seul, pendant une heure, le feu de trois frégates ennemies, et leur aurait échappé, si deux nouvelles frégates et un brick n'étaient venus l'assaillir. Son navire étant hors d'état de naviguer et par conséquent de soutenir une nouvelle lutte, il le remit à la division anglaise, sous la condition que son équipage serait renvoyé en France. Promu au grade de capitaine de frégate, en raison de ce beau fait d'armes, Ponée fut appelé, en 1812, au commandement de la *Méduse*. En 1815, cette frégate, avec la *Saal*, commandant Philibert, avait reçu la mission de conduire Napoléon aux États-Unis. Mais comme les vaisseaux anglais bloquaient toute la côte depuis la rivière de Bordeaux jusqu'aux sables d'Olonne, Ponée s'offrit pour aller, avec sa frégate, livrer au vaisseau le *Bellérophon* un combat à outrance, pendant que la *Saal* gagnerait le large avec le grand exilé, noble sacrifice que l'Empereur ne voulut pas accepter, mais que la Restauration punit en mettant Ponée en disponibilité. Cependant réintégré bientôt dans ses fonctions, et fait capitaine de vaisseau, en 1820, il eut encore occasion de se distinguer au bombardement de Santi-Petri, où il commandait comme capitaine de pavillon du contre-amiral des Rotours, le *Centaure* qui prit en l'honneur de ce fait d'armes le nom du fort. Promu, de son côté, au grade d'officier de la Légion d'honneur, Ponée concourut, en 1830, sur l'*Algésiras*, à l'expédition d'Alger qui lui valut le grade de commandeur. Mis en re-

traite, l'année suivante, pour raison de santé et sur sa demande, après 59 ans de services, il fut nommé contre-amiral honoraire, et est mort à Granville le 29 avril 1863.

(*Moniteur de la flotte* du 20 juin 1863.)

**PONTCHARTRAIN** (Louis-Phélyppeaux, comte de), — ministre des finances, de la marine et chancelier, né en 1643, était l'arrière petit-fils d'un conseiller au présidial de Blois, qui tirait son nom d'une terre située aux environs de Rambouillet. A l'âge de 18 ans, il fut conseiller aux requêtes du parlement de Paris ; mais il resta longtemps sans avancement, parce que son père avait noblement refusé de condamner Fouquet. Nommé pourtant, en 1677, à la première présidence de Rennes, il justifia le choix de Colbert en ramenant l'ordre en Bretagne, et en y faisant toutes les fonctions d'intendant. Choisi, en 1689, par le contrôleur général Pelletier pour lui succéder aux finances, il y réunit, l'année suivante, à la mort de Seignelay, la marine et la maison du roi, malgré sa répugnance pour se charger de fonctions dont il n'avait de son propre aveu « aucune connaissance. » En effet, il eut recours à toutes sortes d'expédients désastreux en matière de finances, et, quant à ce qui concerne la marine, il envoya à Tourville, avant la Hougue, une lettre brutale qui témoigne en faveur de son obéissance aveugle aux volontés de Louis XIV ; on lui doit cependant la médaille des matelots, instituée en 1693, la même année que la croix de Saint-Louis. Au surplus, à partir de 1694, le grand roi ne pouvant plus entretenir d'armées navales, fut obligé de substituer la course aux guerres de flotte. Après la paix de Ryswick, Pontchartrain saisit avec joie la première occasion qui lui fut offerte de quitter la marine et les finances pour remplacer, comme chancelier de France, Boucherat qui venait de mourir (1699.) Dégoûté de ces dernières fonctions, il les quitta, en 1714, et se retira dans

la maison de l'Oratoire, à Paris, et y mourut, le 22 décembre 1727, estimé pour ses vertus et aimé pour sa douceur. Saint-Simon fait aussi l'éloge de son esprit, de sa facilité et de ses capacités. Ce qu'il y a de certain, c'est qu'à défaut de connaissances spéciales en marine, il montra du moins une bonne volonté que n'eut pas son fils Jérôme.

**PORCON DE LA BARBINAIS** (Pierre), — le *Régulus breton*, né à Saint-Malo, le 31 octobre 1639, commanda, en 1665, une frégate de 36 canons envoyée par les armateurs de cette ville, pour protéger nos bâtiments de commerce contre les Algériens, en attendant que Louis XIV pût expédier en Afrique des vaisseaux de guerre. Accablé par des forces supérieures, après plusieurs années de succès, il tomba au pouvoir du dey qui, le prenant pour un grand seigneur, le chargea d'aller porter au roi des propositions de paix, à condition de venir reprendre ses fers, s'il échouait dans sa négociation. La vie de six cents Français, prisonniers comme lui, répondait de sa parole. Porcon n'ayant pu faire agréer à Louis XIV les propositions inacceptables du dey, passa à Saint-Malo pour mettre ordre à ses affaires, et revint à Alger, où le dey, n'écoutant que sa colère, lui fit trancher la tête en 1681.

(*Biographie bretonne.* — Cunat, *Saint-Malo illustré par ses marins.*)

**PORÉE** (Alain), — célèbre corsaire, naquit à Saint-Malo, le 13 décembre 1665, et était petit-fils de ce fameux Porée qui commanda les 23 vaisseaux envoyés par les Malouins au siége de la Rochelle, en 1628. Il débuta, à l'âge de quinze ans, dans la marine, et se fit si bien remarquer par ses talents et sa bravoure, qu'on lui confia, en 1689, le commandement du corsaire le *Françoïs-de-la-Paix*, et, quelque temps après, celui de la frégate le *Saint-Esprit.* De conserve avec le *François-d'Assise*, commandé par son frère, Alain

sortit de Saint-Malo, le 30 janvier 1695. Quinze jours plus tard, nos deux corsaires furent rencontrés par le vaisseau anglais le *Dartmoor*, de 50 canons. Au lieu de chercher à se soustraire par la fuite à l'attaque de ce puissant adversaire, les deux frères engagèrent une lutte qui dura cinq heures, et qui se termina par la capitulation du vaisseau anglais. Dans une seconde croisière commencée la même année, ils firent également un grand nombre de prises qui se rendirent à la première sommation. Au mois de juillet, les Anglo-Bataves étant venus pour bombarder Saint-Malo, Porée se jeta dans la place, et contribua à les repousser. Le 12 octobre, ayant repris la mer, en compagnie du *Polastron,* capitaine de la Bellière, les deux Malouins, après avoir fait plusieurs prises, rencontrèrent, le 14 décembre, à 60 lieues au large d'Ouessant, quatre vaisseaux hollandais portant un total de 102 canons. Porée se dirigea sur le plus fort, la *Princesse-de-Danemark,* de 38, pendant que le *Polastron* s'attaquait à l'*Amaranthe,* bâtiment de 20 canons. Secourus par les deux autres vaisseaux, les Hollandais croyaient tenir la victoire ; mais, après une lutte terrible, trois d'entre eux furent obligés d'amener leurs couleurs. Quant au quatrième, il échappa, à la faveur des embarras causés par la nécessité d'amariner les prises. Deux jours après, un coup de vent qui dispersa l'escadrille, leur en fit perdre une. Le *Saint-Esprit* ne rentra à Saint-Malo que le 12 janvier 1696, suivi d'un bâtiment anglais qu'il avait capturé peu de jours auparavant. Récompensé de cet exploit par le don d'un portrait de Louis XIV, Porée remit à la voile, le 21 février suivant. Rendu à son point de croisière, il y trouva deux autres corsaires malouins, le *François* et la *Gaillarde,* avec lesquels il fit encore, au large d'Ouessant, plusieurs nouvelles prises. Au mois de septembre de la même année, il rencontra un fameux corsaire de Flessingue, l'*Annibal,* de 34 canons, ca-

pitaine Vandergue. Aussi le combat fut-il furieux et acharné; mais à la fin, le Malouin fut vainqueur, et le grand marin hollandais forcé d'amener le pavillon que, depuis plusieurs années, il promenait victorieusement sur les mers. Le 19 octobre suivant, croisant par 43° de lat. N., 27° de long. O., Porée vit arriver sur lui un autre corsaire flessinguois, l'*Aigle-Noir*, capitaine Wandewerf, qui accourait pour venger la défaite de son compatriote. Virant de bord, il courut droit à son adversaire. La lutte au canon durait depuis deux heures, quand il parvint à jeter les grappins d'abordage. Les matelots hollandais, acculés au gaillard d'arrière après une lutte furieuse, demandèrent quartier. Porée, qui avait été gravement blessé dans le combat, reçut de la part du roi le don d'une épée. Il ne reprit la mer qu'au commencement de la guerre de la succession d'Espagne. En 1702, ayant réarmé le *Saint-Esprit*, il se rangea avec la *Railleuse*, capitaine Pradel-Daniel, sous les ordres de son compatriote Duguay-Trouin, commandant la *Bellone*. Sortie de la rade de Brest, le 31 juillet, la division, après avoir croisé pendant trois jours au large d'Ouessant, fit voile pour la mer du Nord; mais, assaillis par des tempêtes, les trois croiseurs se séparèrent. En redescendant au S., Porée rencontra, le 3 septembre, près des Blasquets, un vaisseau hollandais de 40 canons. Après l'avoir abordé de long en long, il se préparait à passer sur le pont ennemi, quand il tomba atteint par un projectile qui lui emporta le bras gauche et lui fit en même temps dans le côté une profonde blessure. A la faveur de la confusion causée par ce malheur, les Hollandais échappèrent. Porée, après avoir supporté courageusement l'amputation du bras et la seconde opération que nécessitait sa blessure, revint à Saint-Malo. Il ne reprit la mer qu'en 1708. Le 28 janvier de cette année, il mit sous voiles avec le vaisseau neuf la *Notre-Dame de l'Assomption*, de 44 canons et 202 hommes

d'équipage. Il relâcha aux Canaries, puis à Sainte-Catherine sur la côte du Brésil, où il fut attaqué par les Portugais. Après diverses relâches à la Plata, au Chili et au Pérou, il quitta les côtes espagnoles, en janvier 1710, pour repasser le cap Horn, remonta jusqu'à Terre-Neuve, et enfin revint à Saint-Malo, avec une riche cargaison composée d'objets de commerce et du produit de ses prises. A partir de cette époque, il acheta une charge de conseiller secrétaire du roi qui lui conférait la noblesse, et ne reprit plus la mer. Il mourut à Saint-Malo, le 15 mai 1730, et fut inhumé dans la cathédrale.

(*Biographie bretonne.* — Cunat, *Saint-Malo illustré par ses marins.*)

**PORTAL D'ALBARÈDES** (Pierre-Barthélemy, baron), — ministre de la marine, né le 31 octobre 1765, à Albarèdes près Montauban, appartenait à une famille protestante. Un de ses ancêtres avait été décapité, en 1562, à Toulouse, pendant les guerres de religion. Entré, à dix-huit ans, chez un armateur de Bordeaux, Portal devint, en 1789, chef d'une maison d'armements maritimes. Mais des pertes successives, résultat de la Révolution, l'obligèrent, en 1796, à recommencer sa fortune. Nommé, sous le Consulat, juge au tribunal de commerce et membre du conseil de commerce, puis député par les habitants de Bordeaux pour réclamer la restitution d'une grande quantité de marchandises saisies sur des bâtiments américains, il déploya une habileté et une fermeté de caractère qui attirèrent sur lui l'attention de Napoléon. Celui-ci crut devoir le récompenser en lui donnant une place de maître des requêtes au Conseil d'État (1811). Mais Portal, à la tête d'une grande maison de commerce, perdait considérablement à sa position nouvelle. Parvenu, après bien des sollicitations, à quitter le Conseil, il fut encore cependant envoyé, vers la fin de 1813, à Bordeaux, en

qualité de commissaire civil, ainsi que le comte Cornudet, pour maintenir l'ordre dans cette ville troublée par les revers du maréchal Soult, et il y resta jusqu'à la veille de l'entrée du duc d'Angoulême. Portal ne s'attendait pas que sa conduite en cette occasion l'eût mis en faveur auprès du nouveau gouvernement : c'est pourtant ce qui eut lieu. Louis XVIII le replaça, comme maître des requêtes, au Conseil d'État. Il résigna ces fonctions pendant les Cent-jours, au grand mécontentement de l'Empereur, refusa la mairie de Bordeaux, et se retira à la campagne. Aussi la première ordonnance que Louis XVIII signa à son retour fut celle qui l'appela à faire partie d'une commission chargée de pourvoir au service des armées alliées. Nommé ensuite directeur supérieur des colonies, il ne consentit à se charger que pour un temps limité, et sans traitement, de ces fonctions, par suite desquelles il concourut aux tristes et difficiles négociations qui amenèrent les traités de 1815. Élu peu après député de Tarn-et-Garonne dont il avait présidé le collége électoral, il siégea au centre droit, et fut nommé, le 29 décembre 1818, ministre de la marine et des colonies. Les circonstances étaient on ne peut plus difficiles : une marine mutilée, une dotation annuelle de 45 millions, évidemment insuffisante, un matériel en mauvais état, tout semblait présager que c'en était fait pour jamais de notre puissance navale. Le premier soin de Portal fut d'obtenir que ce chiffre, porté à 65 millions pour l'exercice 1822, fût mis en rapport avec l'état du revenu public et les nécessités du service. Quant au nombre des bâtiments à flot, il devait être de 246, dont 46 vaisseaux et 34 frégates. Lorsque Portal résigna spontanément ses fonctions, le 13 décembre 1821, sa retraite fut unanimement regrettée. Libéral autant qu'éclairé, il s'était attaché à faire disparaître l'antagonisme existant entre l'ancienne et la nouvelle marine. Ne tenant

compte que du mérite, et non des opinions politiques, il n'avait qu'un mobile, l'intérêt du pays. Dans ses *Mémoires contenant les plans d'organisation de la puissance navale de la France*, on voit qu'à l'exemple de Colbert, dont il suivait les traditions, il considérait comme inséparables la marine de l'État et celle du commerce. Nommé ministre d'État et pair de France, au sortir de son administration maritime, le baron Portal s'éloigna des affaires par raison de santé en 1837, et mourut à Bordeaux, le 11 janvier 1845. Ses *Mémoires* ont été publiés après sa mort.

**PORTZMOGUER** (Hervé de), — dont le nom plus ou moins défiguré par les chroniqueurs et historiens, qui l'appellent tour à tour Portemoguer, Primauguer, Primaudet, Primoget, Primaugay et enfin *Primauguet*, naquit dans le bas Léon, vers la seconde moitié du quinzième siècle, probablement d'une antique famille de Plouarzel, et n'est connu dans l'histoire que par l'héroïque résistance qu'il opposa aux Anglais dans l'affaire du cap Saint-Matthieu, livrée le 10 août 1512. Il y commandait, dans l'armée navale franco-bretonne aux ordres de Jean de Thénouénel, la *Cordelière*, vaisseau de 60 bouches à feu construit, par ordre d'Anne de Bretagne, à Morlaix, avec batterie couverte et percée de sabords. Il s'agissait d'empêcher les Anglais, dont la flotte, commandée par Thomas Howard, était bien supérieure à la nôtre, d'entrer dans la rade de Brest. Entouré par plusieurs navires ennemis, et incendié par l'un d'eux, la *Régente*, capitaine Thomas Kernevet, le commandant breton jeta les grappins d'abordage sur ce bâtiment, pour périr avec lui. Les deux nefs « brûlant comme chénevottes » s'engloutirent, avec près de 1200 hommes, au nombre desquels fut Portzmoguer. Un tableau de ce combat dû au pinceau de M. Gilbert, existe aujourd'hui à la Société d'émulation de Brest. Le nom de *Primauguet* a été donné à

une corvette à hélice et à batterie barbette de 10 canons. Enfin une baie des environs du Conquet, près Brest, porte le nom de *Portzmoguer*.

(Jal, *Marie la Cordelière*. — *Biographie bretonne*.)

**POTIER** (Joseph-Marie), — célèbre corsaire, cousin de Surcouf, naquit à Saint-Malo, le 5 mai 1768, s'embarqua fort jeune sur un bâtiment armé par son père pour la côte de Guinée et les Antilles, devint promptement officier, et, dès qu'il eut l'âge voulu, se fit recevoir capitaine, en 1792. Néanmoins, à cause de sa jeunesse, il fit encore un voyage comme second, et ce ne fut qu'à son retour en France qu'il entra au service de l'État comme enseigne de vaisseau. En 1795, il fut attaché à l'état-major du port de Brest. Après l'affaire de Quiberon, on lui donna le commandement d'une compagnie de marins chargée de battre le pays, ce qui lui fournit l'occasion de sauver un émigré qu'il feignit de ne pas voir dans une de ses perquisitions. Embarqué, en 1796, comme premier lieutenant, sur le corsaire l'*Heureuse-Nouvelle*, il fut pris, à la suite d'un engagement sérieux contre une corvette anglaise. Échangé, puis réformé en 1800, Potier embarqua, l'année suivante, comme second, sur le trois-mâts le *Courrier-de-l'Ile-de-France*, capitaine Duval, qui lui en confia l'armement, et le chargea, après l'arrivée au port Napoléon, de conduire le navire à Batavia. Après avoir rempli cette mission avec intelligence et succès, il revint à l'île de France, et de là à Lorient. Peu après son retour, la guerre se ralluma entre la France et l'Angleterre. Potier qui venait d'être de nouveau réformé, mais cette fois comme lieutenant de vaisseau, reçut de Surcouf, le 2 janvier 1804, le commandement du corsaire de 14 canons la *Confiance*, sur lequel il fit plusieurs croisières heureuses, puis il embarqua, comme second, sur le *Revenant*, et fut ainsi associé à la belle campagne de l'Inde. En 1808,

il succéda à Surcouf comme capitaine du *Revenant*. A peine réarmé, il alla, sur la côte de Natal, attendre, pendant sept jours, un riche bâtiment portugais de 1500 tonneaux, 38 canons et 400 hommes d'équipage. C'était la *Conceçao de Santo-Antonio* qui allait de Goa à Lisbonne. Après avoir essuyé plusieurs coups de vent, il le vit enfin arriver. Suppléant à son immense infériorité par l'habileté de sa tactique, comme par la vivacité et la précision de son artillerie, il le contraignit d'amener ses couleurs devant un corsaire de 18 canons. Quelque temps après, des armateurs malouins lui ayant confié le commandemenant d'une prise anglaise, le *Diamant*, il aperçut, dans la soirée du 21 janvier 1809, plusieurs vaisseaux à l'ancre dans la baie de Quiberon. Virant aussitôt de bord, il prit chasse, et vivement poursuivi par une frégate, après avoir jeté ses canons à la mer, il mit à l'eau sa chaloupe, avec un feu destiné à faire croire à l'ennemi que c'était le corsaire lui-même. Le stratagème ayant réussi, il entra dans la Gironde où, assailli par un dernier coup de vent, il fut obligé de couper les mâts du *Diamant*, pour le préserver d'une perte totale. De retour à Saint-Malo, il se livra à des opérations maritimes. Il est mort à Saint-Malo, le 10 novembre 1830, sans avoir obtenu la croix que lui méritaient ses exploits.

(*Biographie bretonne*. — Cunat, *Saint-Malo illustré par ses marins*.)

**PRASLIN** (César-Gabriel, comte de CHOISEUL, puis duc de), — ministre des affaires étrangères, puis de la marine, naquit, le 14 août 1712, à Paris, et était fils d'Hubert, marquis de Choiseul, de la branche des Choiseul-Chevigny. Entré fort jeune au service, dans l'armée de terre, il avait, à dix-neuf ans, rang de lieutenant-colonel de cavalerie. Il se distingua dans la guerre de la succession d'Autriche qui lui valut le grade de lieutenant général, en 1748. La faiblesse

de sa santé l'ayant fait renoncer au service actif, il remplaça, en 1758, son cousin, Choiseul-Stainville, dans les fonctions d'ambassadeur extraordinaire à Vienne. En 1760, il revint à Paris, fut admis dans le Conseil, et accepta l'année suivante, le département des affaires étrangères que lui laissa Choiseul-Stainville pour prendre ceux de la guerre et de la marine. En 1762, il devint chevalier des ordres, fut créé duc et pair, et prit dès lors le nom de Praslin. Cette dignité était la récompense des efforts qu'il avait faits pour la signature des préliminaires de la paix qui fut conclue en 1763. En 1766, il passa au département de la marine où il continua l'ouvrage de son cousin, agrandit le port de Brest, développa l'instruction parmi les officiers, éleva la flotte à 74 vaisseaux de ligne et 50 frégates ou corvettes, et approvisionna les arsenaux, en prévision d'une nouvelle lutte avec l'Angleterre. Ce fut encore lui qui envoya Bougainville dans les mers du Sud. En 1770, il partagea la disgrâce de Choiseul-Stainville. Il est mort à Paris, le 15 novembre 1785, membre honoraire de l'Académie des sciences depuis 1770.

**PRÉGENT DE BIDOUX**, — général des galères de France, naquit en Gascogne, vers 1468, s'engagea dans l'ordre de Saint-Jean de Jérusalem, et dut se distinguer contre les Infidèles, puisqu'il fut nommé général des galères, à la création de cette charge, en 1497, par Charles VIII. C'est à ce titre qu'il fut envoyé, en 1501, par Louis XII, au secours des Vénitiens attaqués par les Ottomans dans leurs possessions de la Méditerranée. La division s'étant mise parmi les alliés qui échouèrent dans leur tentative contre Mételin, Philippe de Clèves-Ravestein, commandant supérieur de la flotte française, se retira vers Naples; mais Prégent resta avec quatre galères armées à ses frais jusqu'à la fin de 1502, époque où les Vénitiens s'étant tournés contre

la France, il se vit cerné par une flotte espagnole. Il lui échappa grâce à son habileté, et se réfugia dans le port d'Otrante où les Vénitiens voulurent le faire prisonnier, mais il incendia lui-même ses navires, et regagna par terre, avec ses équipages, les territoires d'Italie qui appartenaient encore aux Français. L'année suivante, il revint avec une escadre pour attaquer la flotte espagnole qui, malgré la protection des forts de Naples, se retira derrière l'île d'Ischia, et le laissa ravitailler Gaëte. En 1507, il contribua puissamment à faire rentrer Gênes sous l'autorité du roi de France. Il y revint en 1510 et 1513, époque où il battit une flotte génoise dans le golfe de la Spezzia. La même année (1513), il reçut l'ordre de passer dans l'Océan avec ses galères, franchit le détroit de Gibraltar et gagna le petit port breton du Conquet où l'amiral anglais Edward Howard vint l'attaquer (25 avril). Après une lutte furieuse, corps à corps, entre les deux chefs, le vaisseau amiral anglais coula et Edward Howard, criblé de blessures, se jeta dans les flots où il disparut; l'armée anglaise prit la fuite. Prégent voulut immédiatement profiter de sa victoire pour attaquer les côtes d'Angleterre. Séparé des siens par un coup de vent, il aborda néanmoins dans le comté de Surrey, saccagea plusieurs villages et revint victorieux à Brest où il aurait encore pris part, dit Belcarius, à la bataille du cap Saint-Matthieu, ce qui nous semble erroné, cette bataille ayant été livrée en 1512 et non 1513. (Voir d'ailleurs *Marie la Cordelière* par M. Jal, où il est dit expressément que Prégent de Bidoux n'était pas à Saint-Matthieu.) En 1515, secondé par Charles Lartigue, son compatriote, Prégent ravagea le comté de Sussex. Élevé dans l'ordre à la dignité de grand-prieur de Saint-Gilles en Provence, il fit encore bien des courses contre les infidèles. C'est ainsi qu'il contribua à la belle défense de Rhodes, en 1523. L'année sui-

vante, il prit part à celle de Marseille contre le duc de Bourbon. Son dernier exploit est de l'année 1528. Revenant d'Espagne, il rencontra dans la Méditerranée une galiote turque, chargée de captifs chrétiens, l'attaqua et délivra les prisonniers; mais il mourut peu après des blessures reçues pendant le combat. Son nom a été donné à un aviso rapide de seconde classe de la marine impériale.

**PREUILLY D'HUMIÈRES** (... MARQUIS DE), — lieutenant-général des armées navales, était un capitaine de la promotion de 1663. Il parvint, en 1673, au grade de chef d'escadre, à la suite d'une mission dans le Levant, et se distingua particulièrement sous Duquesne, dans la Méditerranée. Aux îles Lipari, où il commandait l'avant-garde, il tua l'amiral ennemi et força les Hollandais à plier. A Palerme, où il commandait aussi l'escadre bleue, il décida également la victoire. Fait lieutenant-général, il fut ensuite chargé de plusieurs missions, et mourut le 5 juin 1688.

**PRIMAUGUET.** V. PORTZMOGUER.

**PROTET** (AUGUSTE-LÉOPOLD), — contre-amiral, né à Saint-Servan, le 20 avril 1808, fut admis, à l'âge de 16 ans, à l'école d'Angoulême, d'où il sortit, en 1827, pour être embarqué sur la corvette la *Victorieuse*. Élève de première classe dès l'année suivante; enseigne, le 31 décembre 1830; lieutenant de frégate, le 1er mars 1831; lieutenant de vaisseau, en 1837, il obtint, en 1838, la croix de la Légion d'honneur, en récompense du courage qu'il déploya dans l'abordage de la *Galatée* et du *Trident*. La même année, il fit partie de l'expédition de Saint-Jean d'Ulloa, et commanda son premier bâtiment, la *Lionne*, en 1841. Capitane de corvette, en 1846, il se rendit au Sénégal, où il commanda, tour à tour, l'*Armide*, le *Du-Petit-Thouars*, puis une station navale. Nommé, en 1850, gouverneur de la colonie, il fut fait offi-

cier de la Légion d'honneur, en 1852, et quelques mois après, au 2 décembre, capitaine de vaisseau. Dès le 12 février de l'année suivante, il dirigeait en chef l'expédition des Bissagos, et, en 1854, celles de Podor et de Dialmath qui lui valurent la croix de commandeur. Entré au conseil des travaux l'année suivante, Protet repartit bientôt, comme chef de la division navale des côtes occidentales d'Afrique. A l'expiration de ce commandement, il revint à Paris faire partie du conseil d'amirauté; mais, au premier coup de canon tiré en Chine, il sollicitait l'honneur d'y continuer ses services. Promu au grade de contre-amiral, avant même d'être arrivé à sa destination, et chargé par le vice-amiral Charner d'occuper Tchéfou, il facilita le débarquement du général Montauban, concourut au ralliement de l'escadre anglo-française dans le golfe de Tchili, et dirigea le service des approvisionnements jusqu'à la fin de la guerre. Nommé commandant en chef de la division, après le départ de l'amiral Charner, il se chargea de défendre le gouvernement qu'il venait de combattre contre les Taëpings qui, tout en combattant l'empire Chinois, menaçaient les colonies européennes. Après s'être concerté avec le vice-amiral Hope pour la défense de Shang-Haï, il improvisa le matériel qui lui manquait, et, dans une série d'expéditions brillantes, attaquant les rebelles tantôt dans leurs camps, tantôt dans des villes murées, il arriva, le 15 mai 1862, devant Nekiao. C'est à l'assaut de cette place que, deux jours plus tard, il devait tomber glorieusement, ayant reçu un biscaïen en pleine poitrine, et sans avoir eu la consolation d'apprendre que la ville s'était rendue à nos armes. Deux ans après ses funérailles célébrées à Shang-Haï, sa dépouille mortelle a été transportée en France sur le *Japon*, et l'inhumation a eu lieu, le 19 janvier 1865, à Saint-Servan. Pour honorer cette gloire nationale, l'administration de la marine a donné les

noms de *Podor* et de *Dialmath* à des navires de l'État. (*Revue maritime et coloniale de février* 1865.)

**PUGET** (Pierre), — le Michel-Ange français, comme on l'a appelé, peintre, sculpteur, architecte, et décorateur de navires, né à Marseille, en 1622, d'un architecte, s'adonna dès l'âge de quatorze ans, sous la direction d'un constructeur de galères, nommé Roman, à la sculpture de ces ornements en bois dont les navires étaient alors surchargés, et, deux ans plus tard, se signala par une galère dont il avait exécuté toute la décoration. Il parcourut ensuite l'Italie, séjourna à Florence et à Rome, travailla avec le Cortone, et revint à Marseille, en 1643. Ce fut alors qu'il perfectionna le dessin de ces poupes colossales, ornées d'un double rang de galeries saillantes, et de figures en bas-relief et en ronde-bosse, qui ont fait jusqu'à ces derniers temps l'ornement des vaisseaux en Europe. Le type de ces somptueux navires fut le vaisseau la *Reine*, construit à Toulon, de 1643 à 1646, par ordre de Brezé, neveu de Richelieu. Il peignit aussi un grand nombre de tableaux pour Marseille, Aix, Toulon, Cuers, la Ciotat, et de petites compositions pour des cabinets d'amateurs. Une maladie grave lui fit abandonner la peinture, en 1655, pour se livrer à la sculpture, soit indépendante, soit associée à l'architecture. Son principal monument est l'*Hôtel de ville de Toulon*, construit et sculpté par lui, et dont la porte est remarquable par les deux admirables cariatides soutenant le balcon qui la surmonte. C'est encore à lui que la ville de Marseille doit la *Halle au poisson* à laquelle il a donné son nom. Fouquet, voulant lui confier les embellissements de son château de Vaux, il alla choisir les marbres en Italie, et à la nouvelle de la disgrâce du surintendant, il se fixa pendant plusieurs années à Gênes, pour qui il a fait, entre autres ouvrages, les statues d'*Alexandre Sauli*, de *saint Sébastien*, un groupe de l'*Assomption*, une

*Vierge*, pour le palais Balbi, une *Madone* pour le palais Carrega, et le groupe de l'*Enlèvement* d'*Hélène*, pour le palais Spinola. Rappelé, en 1668, par Colbert qui le nomma directeur de la décoration des navires au port de Toulon, Puget fut employé à la décoration du *Magnifique*, vaisseau de 104, qui périt dans l'expédition où le duc de Beaufort fut tué, exécuta ces splendides ornementations de galères dont le Musée naval du Louvre nous offre de si beaux spécimens, et inventa une nouvelle machine à mâter; mais ses plans pour l'agrandissement de l'arsenal de Toulon, qu'on lui demanda en 1670, furent trouvés trop magnifiques, et, trop fier pour plier sous Lebrun, le grand directeur des bâtiments de la couronne, il n'alla point à Versailles. C'est loin de la cour qu'il fit son fameux *Milon de Crotone* qui est au Louvre, et son *Andromède* qui fut envoyée à Versailles. En 1688 seulement, il vint à Paris, dans l'espoir d'être chargé d'élever une statue équestre en l'honneur de Louis XIV. Dégoûté, après six mois de sollicitations, des intrigues qu'il fallait nouer, bien que, suivant l'altière expression de l'artiste, il n'y eût pas plusieurs Puget en France, il retourna à Marseille où le bas-relief de la *Peste de Milan* fut son dernier ouvrage. Il y mourut, en 1694, sans être apprécié à sa valeur ni par Louis XIV ni par ses concitoyens. En 1807, la ville de Marseille a réparé une première fois cet oubli en lui élevant une colonne surmontée d'un buste. Tout récemment, elle vient de lui ériger une belle statue, œuvre de Ramus.

## R

**RAFFENEL** ( Anne-Jean-Baptiste ), — commissaire-adjoint de la marine, né à Marseille, le 26 avril 1809, entra

dans l'administration de la marine en 1825. Préférant la vie active du voyageur au travail sédentaire des bureaux, il fut embarqué de 1826 à 1842, sur l'*Alerte*, l'*Orythie*, le *Styx*, l'*Indienne*, le *Voltigeur* et l'*Uranie*. Dans ces diverses navigations, il visita les Antilles, le Brésil, les États-Unis, Alger, Madagascar, Bourbon, les côtes d'Afrique et quelques autres pays. Parti de France, en 1843, pour le Sénégal, il était à peine débarqué que le gouverneur de la colonie le nommait membre d'une commission chargée d'explorer la Falémé, principal affluent du fleuve, ainsi que les pays du Bondou et du Bambouk. Les principaux résultats de cette mission, qui dura sept mois, furent la conclusion d'un traité de commerce avec l'Almang du Bandou, l'établissement d'un comptoir sur la Falémé, et la solution de la question de jonction des cours supérieurs du Sénégal et de la Gambie. Quant à la commission qui était composée de cinq membres, elle en perdit trois, dont le chef de l'entreprise, Huard, pharmacien de la marine. Rentré lui-même malade en France, Raffenel fut chargé, par le ministre de la marine, de coordonner les divers travaux de la commission qui furent publiés, puis il reçut, en 1845, une nouvelle mission, celle de traverser le continent africain de l'O. à l'E., entre les 10e et 15e parallèles nord, une des zones les moins connues de cette partie du monde. Seul cette fois, il entreprit de traverser l'Afrique du Sénégal au bassin du Nil; mais, parvenu aux limites du Siégo, il fut trahi par ses guides, et livré aux Kaartans qui le retinrent pendant huit mois prisonnier. Pendant sa captivité, il écrivit la relation de son voyage qu'il publia sous le titre de *Nouveau voyage dans le pays des nègres*. Cette relation, outre un tableau complet de l'état social, moral et politique du Soudan occidental, contient de judicieuses réflexions sur les réformes et améliorations à introduire dans le gouvernement du Sénégal. Nommé

chevalier de la Légion d'honneur à la suite de son premier voyage, Raffenel fut, après le second, chargé de l'administration du quartier de Dinan, puis nommé, en 1855, au gouvernement de Madagascar, où il est mort le 12 juin 1858. Il avait été nommé commissaire-adjoint l'année précédente.

**RAOUL** (Joseph-François), — capitaine de vaisseau, né, le 4 avril 1766, à Tréguier (Côtes-du-Nord), entra, en 1782, dans la marine comme mousse, et débuta, sur la corvette le *Facteur*, par deux combats, l'un au N. de l'île de Batz, l'autre dans la baie de Quiberon. Embarqué, en 1791, comme premier pilote faisant les fonctions de commis aux revues, sur la frégate la *Recherche*, dans l'expédition d'Entrecasteaux, il découvrit, le 16 mars 1793, par environ 29° de lat. S., 179° de long. E., l'île à laquelle son nom a été donné, et mérita, ainsi que son frère l'ingénieur, les éloges de Beautemps-Beaupré. Retenu prisonnier, pendant quatorze mois, à Batavia, au Cap et en Angleterre, il ne put reprendre du service actif qu'en 1796, époque où, devenu enseigne, il concourut à l'expédition d'Irlande, sur le vaisseau le *Tourville*, puis sur l'*Immortalité*, dans la division Bompard. Dans deux combats meurtriers qu'il soutint sur cette frégate, les 12 et 20 octobre 1798, il reçut sept blessures graves dont une lui occasionna la perte de l'œil droit. Prisonnier de guerre jusqu'au commencement de l'année 1799, il fut, à son retour en France, nommé lieutenant de vaisseau, et employé, d'abord au Dépôt général des cartes et plans de la marine, puis à Anvers, où il releva, sur le cutter la *Flèche*, le plan de l'Escaut. Il fit ensuite une inspection des signaux sur les côtes de Bretagne, et fut chargé, en 1801 et 1802, de faire l'hydrographie des côtes de Flandre. Commandant, en 1804, l'*Impérial* monté par le contre-amiral Leissègues, il reçut trois blessures dans le désastre de Santo-Domingo. De re-

tour en France, il fut employé de nouveau au Dépôt général, puis commanda, de 1807 à 1810, d'abord comme lieutenant de vaisseau, puis comme capitaine de frégate, la corvette le *Département-des-Landes*, employée à la protection des convois de Bordeaux à Rochefort. Dans une campagne que ce bâtiment fit à la Guadeloupe, il s'empara, en 1808, d'un brick anglais. De 1810 à 1812, Raoul commanda la *Méduse* et fut chargé d'une mission à Java. Lors de la prise de cette colonie, par les Hollandais, il força la *Bellone*, qui l'avait attaqué, à s'échouer, après lui avoir tué ou blessé 72 hommes de son équipage. Capitaine de vaisseau, en 1812, il commanda pendant deux ans, dans l'Escaut, le *Trajan* qui eut beaucoup à souffrir lors du bombardement d'Anvers. Il est mort, en activité de service, à Brest, le 16 mars 1816.

(*Biographie bretonne.*)

**RAOUL** (Ange-Aimé-Marie), — lieutenant de vaisseau et ingénieur-hydrographe de première classe, frère du précédent, né à Tréguier, le 25 février 1769, fit, comme aide-pilote de la *Recherche*, l'expédition envoyée à la découverte de Lapérouse, et participa avec son frère à tous les travaux hydrographiques de la campagne. Nommé enseigne de vaisseau, à son retour, en 1797, et lieutenant de vaisseau, en 1803, il était embarqué, lors de l'affaire des brûlots de Rochefort, sur le vaisseau le *Jemmapes*, qu'il contribua à sauver. Ce fut aussi d'après ses indications que le *Régulus* put être conduit en rivière de Bordeaux, par la passe de Maumusson. Attaché, en 1815, au Dépôt général de la marine, il y obtint le grade d'ingénieur-hydrographe de première classe, dans lequel il fut retraité, en 1834, après 49 ans de services, dont 19 campagnes. Il est mort à Paris le 14 avril 1843. On lui doit le *Plan de la Gironde* qu'il leva pendant la guerre, presque sous le feu des Anglais, et celui de *Cadix*. Il a, en outre, travaillé avec Beautemps-Beaupré,

au lever des côtes de France, de Dunkerque à Bayonne. (*Biographie bretonne.*)

**RAOUL** (Étienne-Louis), — chirurgien-professeur, fils de Joseph et neveu d'Ange, naquit à Brest, le 23 juillet 1815. Orphelin de père dès l'âge de neuf mois, il fut élevé avec soin par sa mère, obtint, en 1836, le titre de chirurgien auxiliaire de troisième classe au port de Cherbourg, fut entretenu dès le 30 mars de la même année, et envoyé comme second sur la *Triomphante*, où, pendant la longue station de cette frégate aux côtes occidentales d'Afrique, il fut, pour son début, témoin et acteur dans une terrible épidémie de fièvre jaune qui ravagea le Sénégal et les bâtiments de la station. Mais son zèle et son courage furent à la hauteur des circonstances. Aussi fut-il chargé, après moins d'un an de grade, du double service de la *Malouine*, et de l'hôpital de Gorée, et, à son retour en France, décoré. Promu chirurgien de seconde classe, en 1829, il fit, sur l'*Aube*, une campagne au Brésil et à la Nouvelle-Hollande ; puis une seconde sur l'*Allier*, à la suite de laquelle il fut appelé à Paris pour y coordonner les matériaux qu'il avait recueillis et qu'il a publiés, aux frais de la marine, sous le titre de *Choix de plantes de la Nouvelle-Zélande*. Il profita de son séjour dans la capitale pour se faire recevoir docteur, et peu après il devint chirurgien de première classe, à vingt-neuf ans. Embarqué, en 1845, sur le *Caraïbe*, faisant partie des 35 bâtiments de la station navale des côtes occidentales d'Afrique, aux ordres du vice-amiral Montagniès de la Roque, il renouvela les observations qu'il avait faites huit ans auparavant sur le théâtre de ses brillants débuts, et les réunit sous forme de lettres, dans un ouvrage que sa mort prématurée ne lui permit malheureusement pas d'achever. De retour en France, après le naufrage de son bâtiment, il fut nommé médecin-professeur, en 1849, et, chargé, deux

ans plus tard, de rédiger une instruction destinée aux capitaines marchands qui naviguent sur la côte d'Afrique, il composa un *Manuel* remarquable de clarté, de science et de simplicité. Mais ces travaux excessifs avaient miné sa constitution déjà altérée par un long séjour au Sénégal. En 1852, ils déterminèrent une maladie cérébrale qui l'emporta, à Brest, le 30 avril, au milieu même des labeurs de son enseignement.

(*Biographie bretonne.*)

**RAZILLY** (Claude de Launay, chevalier), — vice-amiral du Ponant, né, vers 1590, en Touraine, d'une famille noble et ancienne, entra dans la marine, et s'y fit remarquer, dès 1612, par une tentative infructueuse de fondation d'une colonie à l'embouchure du Maragnon. Il se distingua aussi, en 1621, dans les guerres du protestantisme, sous les ordres de Montmorency, amiral de France, et contribua à la défaite des Rochelais, en 1625. Deux ans plus tard, lorsqu'une flotte anglaise, aux ordres de Buckingham, vint investir l'île de Ré, Razilly partit des Sables-d'Olonne, sur une frégate conduisant un convoi de navires chargés de troupes, de munitions et de vivres pour les assiégés. Dans cette circonstance, il protégea le débarquement en luttant avec un autre vaisseau contre toutes les forces anglaises, et ne se rendit que lorsque son convoi fut en sûreté. Les Anglais, admirant ce beau fait d'armes, lui laissèrent la liberté. Il commanda ensuite la *Couronne*, dans la flotte de Sourdis, à la bataille de Guétaria. Élevé au grade de vice-amiral, il devint plus tard gouverneur des îles de Ré et d'Oléron et vice-roi du Canada. Nous ne savons où ni quand il est mort. — Son frère Isaac, chevalier de l'ordre de Jérusalem et premier capitaine de la marine du Ponant, se distingua comme lui, en 1621, contre la marine de la Rochelle, commanda la marine du Havre, en 1626, fut fait chef d'escadre des vais-

seaux du roi en Bretagne (1629) et fut plus tard (1632) commandeur de l'île Bouchard et lieutenant pour le roi et du cardinal de Richelieu en la Nouvelle-France. Il avait adressé au cardinal, le 26 novembre 1626, un mémoire fort curieux où était démontrée l'urgence de s'occuper de la marine.

(*Lettres, etc., du cardinal de Richelieu*, t. II, pp. 292 et 296. — *Notes de M. Pierre Margry.*)

**RELINGUE** (le comte Ferdinand **RELINGUEN**, plus connu sous le nom de comte de), — lieutenant-général des armées navales, né vers le commencement du XVII^e siècle, était issu d'une ancienne famille allemande. Il débuta dans la carrière militaire sous Gustave-Adolphe dont la mort prématurée, à Lutzen, fit avorter l'espoir qu'il avait conçu d'une prompte élévation. Passé au service de la France, il s'y fit promptement remarquer parmi nos meilleurs officiers de mer, et fut fait capitaine de vaisseau, en 1671. A la bataille d'Agosta, où il commandait le *Mignon*, il contribua en grande partie au succès de la journée, selon le témoignage de Duquesne. En 1684, le vaisseau le *Bon* qu'il montait fut pris par le calme auprès de l'île d'Elbe. Les galères d'Espagne, qui se trouvaient à l'ancre au port de Gênes, au nombre de trente-cinq, sortirent pour l'enlever. Relingue se défendit d'abord pendant cinq heures contre douze galères, puis presque tout le reste du jour contre toute la flotte ennemie. Enfin, le vent s'étant élevé, il leur échappa. Nommé chef d'escadre, en 1689, il commanda à la Hougue une division de l'avant-garde sous le marquis d'Amfreville, et seconda Nesmond dans sa manœuvre pour empêcher les Hollandais de couper la flotte française. Son vaisseau, le *Foudroyant*, fut un des douze brûlés à Cherbourg. Il commandait la marine à Dunkerque lorsque, le 6 août 1695, soixante voiles, aux ordres de l'amiral Barklay, vinrent

bombarder ce port. Relingue, après avoir arrêté avec Jean Bart et plusieurs autres officiers toutes les mesures de défense, alla lui-même attaquer l'ennemi avec quatre chaloupes, et le contraignit à s'éloigner. Les Anglais se portèrent de là sur Calais ; il les y avait devancés. Barklay ayant voulu faire sonder la rade par des chaloupes que protégeait le feu de 12 frégates, Relingue, à la tête de 18 chaloupes, contraignit les sondeurs à prendre chasse. L'ennemi, revenu à la charge, fut encore repoussé et abandonna le siége. Nommé lieutenant-général, en 1697, Relingue remplit les fonctions de second matelot du comte de Toulouse à la bataille de Malaga. Ayant eu la jambe emportée dès le commencement de l'action, il mourut le lendemain, 25 août 1704. Du lit de mort où il gisait, il avait conjuré l'amiral de recommencer la bataille. Si son avis l'avait emporté sur celui du marquis d'O. (voy. *Toulouse*), la marine française eût compté un triomphe de plus.

**RENAU D'ÉLIÇAGARAY** (Bernard), dit le *Petit-Renau*, à cause de sa taille, ou le *chevalier Renau*, — ingénieur, capitaine de vaisseau et lieutenant-général des armées d'Espagne, naquit, en 1652, dans le Béarn, d'un gentilhomme qui, ayant peu de biens et beaucoup d'enfants, le confia à madame Gassion, cousine du grand Colbert. De bonne heure Bernard Renau se livra aux études qu'exigent les fonctions d'ingénieur, et particulièrement aux théories de la construction navale. Par l'intermédiaire de Seignelay qui demeura son protecteur, il fut placé, en 1679, près du comte de Vermandois, amiral de France, avec mission de l'entretenir sur tout ce qui se rapportait à cette charge. Le premier service qu'il rendit à la science maritime, ce fut de ruiner le prétendu droit de secret de construction, à l'aide duquel les maîtres charpentiers jurés tenaient sous le servage de la routine les officiers les plus instruits. Le second fut de dé-

barrasser les navires de ces châteaux d'arrière et d'avant, dits gaillards, qui augmentaient en pure perte le tirant d'eau, en portant la hauteur totale d'un vaisseau de ligne à 20 mètres depuis le couronnement jusqu'au talon de la quille. Aussi, à l'âge de vingt-huit ans, quoique sans grade, Renau était-il admis déjà dans le conseil de la marine. Sans avoir jamais servi, il était, dit Voltaire, un excellent marin à force de génie. C'est dans une des séances de l'année 1681 qu'à propos de l'expédition projetée contre Alger, chacun énumérant tous les moyens d'attaque imaginés précédemment, Renau demanda pourquoi on n'essayerait pas de bombarder la ville avec des vaisseaux. On prit d'abord ces paroles pour une plaisanterie et le projet pour une utopie. Cependant Seignelay lui ayant fait accorder l'autorisation de construire, comme essai, une de ces galiotes, Renau, ainsi qu'il résulte de la description qu'il nous en a laissée dans ses inventaires de constructions, la lança au Havre. Alors on s'écria que ses navires ne tiendraient pas la mer. Pour convaincre les incrédules, Renau dut en faire l'épreuve du Havre à Dunkerque par un coup de vent du mois de décembre, qui renversa un bastion de Dunkerque, rompit les digues de Hollande, et submergea 90 bâtiments sur toute la côte. Cette fois, le succès était décisif. Aussi mit-on cinq de ces navires, dirigés par Renau, sous les ordres de Duquesne, au premier bombardement d'Alger, en 1682. Le début du tir ne fut pas heureux. Une gargousse enflammée mit le feu aux voiles, et l'équipage se sauva à la nage, redoutant une explosion. Renau resta avec deux matelots sur le navire, et le feu fut éteint. On apprit bientôt que les ravages occasionnés par ces bâtiments étaient tels, que l'artillerie des corsaires ne s'occupait que des bombardes, et le P. Levacher, qui nous servait de consul à Alger, fut envoyé par le dey à Duquesne pour le supplier de ne plus lancer de bom-

bes sur la ville. Craignant les coups de vent de l'équinoxe, Duquesne remit à la voile au mois de septembre, mais, l'année suivante le bombardement recommença. Renau avait perfectionné son idée en inventant des mortiers portant à 1,700 toises et servis par un corps nouveau, l'artillerie de la marine. Ses sept galiotes furent embossées autour du môle d'Alger suivant une courbe, et tenues aux ancres d'autant de vaisseaux mouillés à 50 toises en arrière pour les protéger. Les Algériens exaspérés menacèrent leur dey qui parlait de traiter, et se vengèrent en attachant les captifs à la gueule de leurs canons. Après avoir épuisé ses munitions, Duquesne repartit, laissant une forte croisière dont le chef, Tourville, reçut, au commencement de 1684, la soumission de ces pirates. La même année, Duquesne, Seignelay, Tourville et Bernard Renau bombardèrent Gênes. Ce dernier alla ensuite rejoindre Vauban à l'armée de Flandre et dirigea les siéges de Philippsbourg, de Manheim et de Frankenthal. En 1690, nous le retrouvons à Béveziers, où il eut une basque de son justaucorps emportée par un boulet, pendant qu'il était occupé à relever les positions de l'armée anglo-batave. En 1691, il assista au siége de Mons; en 1692, à celui de Namur. La même année, il réussit à faire entrer dans Saint-Malo 22 vaisseaux échappés au désastre de la Hougue. En 1693, c'est encore lui qui conseille à Tourville ce fameux coup de main du cap Saint-Vincent qui fit perdre près de 100 navires aux alliés. Pendant ce temps-là, se trouvant à Brest, il donna la chasse à un vaisseau anglais qui revenait des Indes, lui livra un sanglant combat, et ramena l'équipage prisonnier. Il alla ensuite en Amérique avec une escadre de cinq vaisseaux et de deux frégates, afin de pourvoir à la sûreté de nos colonies, et y fit une dizaine de prises. En 1702, au commencement de la guerre de la succession d'Espagne, il rendit à cette puissance les plus grands services en réparant

ses places fortes ; mais, telle était l'incurie et l'impuissance de cette monarchie qui n'avait plus ni soldats, ni argent, ni vaisseaux, qu'il ne put empêcher le désastre de Vigo, en Galice. Chateaurenault venait d'y conduire la flotte des Indes, quand les Anglais débarquèrent à quelque distance avec des forces écrasantes, s'emparèrent des forts qui n'étaient pas gardés, et foudroyèrent la flotte franco-espagnole. Malgré leur résistance héroïque, Chateaurenault et Bernard Renau se virent dans la nécessité de brûler ou d'échouer leurs navires, et cinq d'entre eux tombèrent au pouvoir de l'ennemi. En 1705, par suite de l'incapacité du général espagnol Villadarias, Renau échoua encore dans une tentative pour reprendre Gibraltar. Ce fut sa dernière entreprise : on le relégua à Cadix, sous prétexte de l'employer à la défense de cette ville, plutôt qu'au siége de Barcelone. En attendant l'exécution des promesses qui lui avaient été faites, Renau releva, à ses frais, une partie des fortifications ; mais ses ressources ayant été bientôt épuisées, il revint en France, où il vécut dans l'oubli. Seul, le grand maître de l'ordre de Malte pensa à lui, pour défendre son île menacée par les Ottomans. Le Régent lui donna, il est vrai, la croix de Saint-Louis et l'admit au conseil de marine ; mais les finances épuisées et les pertes du dernier règne empêchèrent Bernard Renau de trouver une occasion nouvelle de se signaler, et il mourut, le 30 septembre 1719, à Pau. Il était, depuis 1699, membre de l'Académie des sciences. On a de cet illustre ingénieur une *Théorie de la manœuvre des vaisseaux*, 1689, ouvrage à l'occasion duquel il a soutenu une lutte scientifique avec Huighens et Bernouilli.

(*Éloge* par Fontenelle.)

**RENAUDIN** (Jean-François), — contre-amiral, né le 27 mars 1757, à Saint-Martin du Gua (Charente-Inférieure), d'une famille peu aisée, navigua d'abord au commerce,

puis entra dans la marine royale comme officier *bleu*, s'illustra, en 1779, comme lieutenant de frégate auxiliaire commandant la flûte la *Dorade*, avec laquelle il soutint heureusement quatre combats contre des forces supérieures, et néanmoins languit pendant plusieurs années dans les bas grades, jusqu'à la Révolution. Capitaine de vaisseau et commandant l'*Andromaque*, en 1793, il ne craignit pas d'accepter la lutte avec un vaisseau soutenu par quatre frégates espagnoles, et le succès couronna de nouveau ses efforts. Dans l'armée navale de Villaret-Joyeuse, il commandait le *Vengeur*. A la sortie de Brest, s'étant trop écarté de son poste, il ne put prendre part à l'affaire du 29 mai ; mais, dans la journée du lendemain, il soutint le feu de 10 bâtiments ennemis, pour empêcher l'Anglais de couper la ligne française. Au 1er juin, il formait la tête de ligne. Désemparé dès le commencement de la bataille par trois vaisseaux, écrasé par deux autres, ayant perdu le tiers de son équipage, ses mâts étant abattus et les flancs du *Vengeur* percés à jour par les boulets, Renaudin, abandonné par les frégates, et sur le point de couler, se décida à invoquer les secours de l'ennemi. Comme les circonstances de la perte de ce vaisseau, si héroïques d'ailleurs, ont été altérées par le bulletin de la Convention et par les poëtes, nous laisserons parler le commandant lui-même, en extrayant de son rapport les détails suivants :.... « Le vaisseau le *Vengeur* cependant « approchait du moment où la mer allait l'engloutir : le « danger s'accroissait de la manière la plus alarmante, mal« gré les efforts de l'équipage à pomper et à puiser. Nous « vîmes sortir du groupe ennemi deux de nos vaisseaux, « dont un, le *Trente-un-Mai* venait de passer près de nous ; « mais notre espérance fut bientôt évanouie. Il se disposait « à nous prendre à la remorque, lorsque les Anglais le for« cèrent de s'éloigner en chassant de notre côté. L'eau avait

« gagné l'entre-pont ; nous avions jeté plusieurs canons à la « mer ; la partie de l'équipage qui connaissait le danger ré« pandait l'alarme. Ces mêmes hommes, que tous les ef« forts de l'ennemi n'avaient pas effrayés, frémirent à l'as« pect du malheur dont ils étaient menacés. Nous étions « tous épuisés de fatigue ; les pavillons étaient tous amarrés « en berne. Plusieurs vaisseaux anglais ayant mis leurs ca« nots à la mer, les pompes furent bientôt abandonnées. Ces « embarcations, arrivés le long du bord, reçurent tous ceux « qui les premiers purent s'y jeter. A peine étaient-elles « débordées que le plus affreux spectacle s'offrit à nos re« gards : ceux de nos camarades qui étaient restés sur le « *Vengeur*, les mains levées au ciel, imploraient, en pous« sant des cris lamentables, des secours qu'ils ne pouvaient « plus espérer. Bientôt disparurent et le vaisseau et les mal« heureuses victimes qu'il contenait. Au milieu de l'hor« reur que nous inspirait à tous ce tableau déchirant, nous « ne pûmes nous défendre d'un sentiment d'admiration et « de douleur. Nous entendions en nous éloignant quelques« uns de nos camarades formant encore des vœux pour la « patrie. Les derniers cris de ces infortunés étaient ceux de « *Vive la République!* Ils moururent en les prononçant. « Plusieurs hommes revinrent sur l'eau, les uns sur des « planches, d'autres sur des mâts et autres débris du vais« seau : ils furent sauvés par un cutter, une chaloupe et « quelques canots, et conduits à bord des vaisseaux an« glais. » Frappés de tant de valeur et d'infortunes, les Anglais eurent effectivement toutes sortes d'égards pour les 267 malheureux échappés à la mort. Parmi eux se trouvait le commandant, son frère, second du vaisseau et leurs deux enfants embarqués comme mousses : 250 hommes avaient été tués dans le combat, 206 avaient péri dans les flots. Renaudin obtint la faveur de retourner en France

avant son échange légal. Promu contre-amiral, la même année, il fut nommé, en 1795, commandant d'une division de six vaisseaux organisée à Brest pour croiser dans la Méditerranée sous les ordres du contre-amiral Martin ; puis il commanda, après le contre-amiral Lelarge, la division navale de Brest. Sous le gouvernement consulaire, il devint inspecteur général des ports de l'Océan de Cherbourg à Bayonne. En 1805, il prit sa retraite. Il est mort, le 30 avril, à Saint-Martin du Gua. Son nom est aujourd'hui porté par un aviso à hélice de seconde classe de la marine impériale.

(*Biographie saintongeoise*.)

**RESSONS** (Jean-Baptiste DESCHIENS de), — capitaine de vaisseau et lieutenant général d'artillerie, né le 24 juin 1660, à Châlons-sur-Marne, partagea sa vie entre les armées de mer et celles de terre. « Il était, dit l'*Histoire de l'ordre de Saint-Louis*, *Ressons* sur terre et *Deschiens* sur la mer. » Échappé, à l'âge de 17 ans, de la maison paternelle pour entrer dans les mousquetaires noirs, il en fut tiré par force, et ne resta chez son père qu'autant de temps qu'il lui en fallut pour se ménager une seconde évasion. Ayant obtenu une lieutenance dans le régiment de Champagne, il se rendit à Toulon où il fut admis dans la marine, en 1683, comme volontaire à brevet. Dix ans après, la part honorable qu'il avait prise aux bombardements de Nice, Alger, Gênes, Tripoli, Rose, Palamos, Barcelone et Alicante motivait son élévation au grade de capitaine de vaisseau. En 1704, il rentra dans l'armée de terre, où il fut pourvu de la deuxième charge de lieutenant général d'artillerie que le duc du Maine fit créer en sa faveur. C'était la récompense de l'étude approfondie qu'il avait faite de cette arme. Après la guerre de la succession d'Espagne, il partagea son temps entre cette étude et l'horticulture qu'il aimait avec passion. Il est mort, le 31 janvier 1735. Membre associé de l'Académie

des sciences, il a composé, en fait d'artillerie : une *Méthode pour tirer les bombes avec succès*, et un mémoire : *Sur la force de la poudre dans un canon* de fusil. On lui doit aussi quelques ouvrages d'arboriculture.

**RICHELIEU** (Armand-Jean DUPLESSIS, cardinal, duc de), — grand maître et surintendant de la navigation, naquit à Paris, le 5 septembre 1585, d'une famille noble, originaire du Poitou, et était le troisième fils de François Duplessis, seigneur de Richelieu, en Touraine. Destiné d'abord à la carrière des armes, puis à l'Église, il devint, à vingt-quatre ans, évêque de Luçon, parut aux états généraux de 1614, comme député du clergé poitevin, et fut remarqué par Marie de Médicis, qui le fit entrer au Conseil, en 1616, comme sécrétaire d'État pour l'intérieur et la guerre. Exilé, cinq mois plus tard, avec sa protectrice, lorsque Concini, assassiné, fut remplacé par Luynes, il ne tarda pas à se rapprocher du roi, et en profita pour le réconcilier, à deux reprises, avec la reine mère. Celle-ci l'en récompensa en lui faisant donner le chapeau de cardinal, en 1623, et, l'année suivante, il entra au ministère, malgré la répugnance de Louis XIII qui pressentait en lui un maître. En effet, à peine ministre, Richelieu commença par expliquer, dans un mémoire au roi, tout le plan de sa politique qui consistait : dans l'anéantissement des protestants, non au point de vue religieux, mais comme parti politique ; dans l'affaiblissement des grands au profit de la puissance royale ; enfin dans l'établissement de la prépondérance française en Europe, au détriment de la maison d'Autriche. Il poursuivit la réalisation de ce triple but avec une volonté de fer, brisant pour le réaliser, au besoin même, les liens d'affection et de reconnaissance, et faisant fléchir pour le pays jusqu'aux intérêts de la religion dont il était le ministre. Pour ce qui concerne en particulier la marine, — car nous ne le considé-

rons ici que comme le précurseur de Colbert, — Richelieu, après une courte guerre contre les huguenots auxquels il prit l'île de Ré, en 1626, comprenant que, sans vaisseaux, il ne pourrait dompter « l'Amsterdam de l'Aunis », racheta de Henri de Montmorency la dignité d'amiral de France, et s'empara de la direction de la marine, sous le titre de grand maître et surintendant de la navigation, qui lui donnait autorité sur les amirautés provinciales de Bretagne, de Guyenne et de Provence. Dès qu'il eut quelques vaisseaux, construits dans les ports de Bretagne par les soins de Manty, de Poincy et surtout de Beaulieu, il assiégea la Rochelle par terre et par mer. Pour fermer l'entrée du port aux flottes anglaises, il construisit cette fameuse jetée de 1440 mètres, dont on voit encore des traces à mer basse. Le travail dura un an ; la mer emporta plus d'une fois la digue et les Anglais essayèrent de percer l'ouvrage. Richelieu fit face à tout, se montra pendant le siége ingénieur, général, amiral, munitionnaire, comptable, et, après quatorze mois d'efforts, s'en empara le 29 octobre 1628. L'année suivante, fut conclu avec l'Angleterre le traité qui nous rendit le Canada. Richelieu y renvoya Champlain. Ayant chargé Le Roux d'Infreville de choisir l'emplacement de trois arsenaux, le Havre, la ville de François Ier, Brest et le Brouage furent désignés, et les travaux commencèrent simultanément à l'embouchure de la Seine, sur les rives escarpées de la Penfeld et dans les marais de l'Aunis. Des ouvriers furent appelés, principalement de Hollande, et pour la première fois, la France eut deux flottes : l'une de 60 vaisseaux sur l'Océan, l'autre, de 20 galères et d'autant de vaisseaux ronds dans la Méditerranée. Enfin parut, en 1629, l'ordonnance qui régularisa la marine du commerce et qui prépara celle de Colbert. C'est le *code Michau*, ainsi nommé de son rédacteur Michel de Marillac. Il comprend 461 articles, dont les trentre-deux derniers sont

relatifs à l'amirauté, à la marine et au droit maritime. On y remarque, entre autres, l'article 442 qui réserve aux navires français le commerce de toutes les marchandises, sauf le sel. C'est un véritable acte de navigation précédant de vingt-deux ans celui de l'Angleterre. Discréditée par le parlement, dont elle détruisait certains priviléges, cette belle ordonnance n'a malheureusement pu prendre rang dans notre jurisprudence. Il en est resté cependant les écoles d'hydrographie établies dans les principaux ports du royaume. Richelieu est encore le premier en France qui ait fait décréter qu'on pouvait faire le commerce de mer sans déroger à la noblesse. A l'égard des colonies, il favorisa l'émigration aux petites Antilles, fit occuper Bourbon, commença des établissements au Sénégal, à Cayenne, à Madagascar, et reprit l'œuvre de colonisation du Canada. En 1635, les protestants étant définitivement abattus, et les grands à peu près soumis, il reprit ses projets plusieurs fois suspendus contre la maison d'Autriche, fit alliance avec la Hollande, et intervint directement dans la guerre de Trente ans. Les hostilités en Allemagne furent surtout continentales ; mais la lutte engagée avec l'Espagne eut lieu par mer, aussi bien que par terre, et la marine naissante de la France s'y couvrit de gloire. En 1637, le comte d'Harcourt chassa les Espagnols des îles de Lérins : Pontcourlai les battit devant Gênes ; Sourdis, dans la rade de Guétaria, près de Fontarabie ; en 1640, le marquis de Brezé détruisit dans les eaux de Cadix une de leurs flottes partant pour le Mexique ; l'année suivante, lors du soulèvement de la Catalogne, Sourdis se laissa battre devant Tarragone ; mais Brezé vengea cet échec par deux nouvelles victoires navales, remportées à un jour de distance. Ce fut le dernier triomphe maritime de Richelieu qui mourut, à Paris, la même année (3 décembre 1642), suivi à quelques mois de distance

par Louis XIII. Son mausolée, chef-d'œuvre de Girardon, est à la Sorbonne, monument qu'il a réédifié. Outre un grand nombre d'ouvrages théologiques, et quelques œuvres poétiques, Richelieu a laissé de volumineux *mémoires*, et, à l'imitation de plusieurs souverains et ministres, son *Testament politique*, ouvrage posthume qui, après avoir été contesté, paraît aujourd'hui authentique. Un des chapitres est intitulé : *De la puissance sur mer*. Il y réclame le principe moderne de l'égalité des pavillons. Dans un autre endroit, il veut donner à la France ses limites naturelles.

(Aubery, J. Leclerc et René Richard, *Vies de Richelieu*. — A. Jay, *Histoire du ministère de Richelieu*, Paris, 1815. 2 vol. in-8. — Bazin, *Histoire de France sous Louis XIII et le cardinal Mazarin*, 1837-1842, 4 vol. in-8. — Avenel, *Lettres, instructions diplomatiques et papiers d'État du cardinal de Richelieu* dans la *Collection des documents inédits sur l'histoire de France*, 5 vol. in-4. — Henri Martin, *Histoire de France*, t. XI. Paris, Furne, 1858.)

**RICHER** (Jean-Baptiste-Edmond), — capitaine de vaisseau, né à Saint-Pierre (Martinique), le 8 mars 1762, d'un capitaine de frégate, embarqua, dès l'âge de onze ans, sur le cutter le *Surveillant*, commandé par son père, servit pendant la guerre de l'indépendance, dans l'armée navale du comte de Grasse, sur le vaisseau le *Citoyen*, et y reçut sept blessures dans autant de combats. Lieutenant de vaisseau depuis 1796, il commandait la *Bayonnaise*, de 24 canons de 8 en batterie et 8 canons sur les gaillards, quand cette corvette soutint, le 24 frimaire an VII (14 décembre 1798), à environ 30 lieues de l'île de Ré, un combat de quatre heures quarante minutes contre la frégate de 40 canons l'*Embuscade* devenue anglaise par la prise qui en avait été faite dans l'affaire de la division Bompard. Cette frégate fut reprise à l'abordage, après une résistance acharnée. La corvette française était tellement maltraitée, qu'elle fut obligée

de se faire remorquer par sa prise, pour pouvoir rentrer à Rochefort. Richer avait été grièvement blessé dans ce beau combat qui lui valut le grade de capitaine de vaisseau. Il remplit encore, sur la frégate la *Régénérée*, du 30 juin 1799 au 15 septembre 1801, une mission en Égypte, malgré 25 vaisseaux anglais et 30 frégates de la même nation qui ne purent l'empêcher d'entrer dans Alexandrie. Forcé d'y laisser sa frégate, par suite de la capitulation de cette ville, il repassa en France où, après avoir commandé le *Héros* qui fut envoyé en Amérique, il fut mis à la tête d'une division et d'un bataillon de la flottille jusqu'en 1809. Admis à la retraite en 1816, il est mort à Toulon, le 6 février 1820, chevalier de Saint-Louis et officier de la Légion d'honneur.

**RICHERY** (Joseph de), — contre-amiral, né le 13 septembre 1757 à Alons (Basses-Alpes), d'une famille noble, mais sans fortune, embarqua, dès l'âge de neuf ans, comme mousse, sur un navire de commerce, entra, en 1774, dans la marine de l'État, en qualité d'élève, embarqua, en 1777, sur le *Fantasque*, commandé par Suffren dans l'armée du comte d'Estaing, devint enseigne, en 1778, et se distingua sur l'*Hector*, à l'attaque de Newport, en détournant les brûlots que les Anglais dirigeaient contre l'armée française. Embarqué, en 1781, sur le *Vengeur*, il assista aux six combats de l'Inde. Son vaisseau ayant fait naufrage, en 1785, à l'île Bourbon, en revenant en France, Richery fut chargé d'en opérer le sauvetage. Il commanda ensuite, pendant cinq ans, la flûte le *Marquis de Castries*, sur laquelle il remplit diverses missions dans les mers d'Asie et d'Océanie. Il se trouvait à Macao, en 1787, lors de la relâche qu'y fit Laperouse. Lieutenant de vaisseau, en 1789, il fit encore sur la *Fidèle* une campagne de deux ans dans l'Inde. Capitaine de vaisseau, en 1793, il fut destitué, en 1795, comme noble; mais, réintégré peu de mois après, et promu contre-amiral, il fut chargé

de prendre à Toulon le commandement d'une escadre de six vaisseaux et de trois frégates ayant mission de détruire les établissements anglais de Terre-Neuve. Ayant appareillé, le 14 septembre 1795, il rencontra, le 7 octobre, à 25 lieues S.-O. du cap Saint-Vincent, le convoi du Levant qui se rendait en Angleterre, l'attaqua, et s'empara du vaisseau le *Censeur*, ainsi que de trente bâtiments de commerce, richement chargés. Après s'être ravitaillé à Cadix, il arriva, le 28 août 1796, sur le banc de Terre-Neuve, et en moins de quinze jours, brûla ou ruina toutes les pêcheries anglaises du Grand-Banc, des îles Saint-Pierre et Miquelon, et même de la côte du Labrador. Il prit en outre ou coula plus de 80 navires, et anéantit ainsi pour plusieurs années le commerce britannique dans ces parages. De retour à Rochefort, le 5 novembre 1796, il reçut presque aussitôt l'ordre de prendre part à l'expédition d'Irlande, comme commandant de l'escadre légère sur le vaisseau le *Pégase*. Bloqué dans Rochefort, il parvint cependant à en sortir, rallia le contre-amiral Bouvet, le lendemain de la sortie de Brest, et fit route avec lui pour la baie de Bantry. Mais un nouveau coup de vent ayant dispersé les bâtiments qui s'étaient ralliés, le *Pégase* rentra à Brest, le 11 janvier 1796. Richery est mort à Alons, le 22 mars 1799, usé prématurément par les fatigues de sa profession.

**RIGNY** (Henri Gauthier, comte de), — vice-amiral et ministre de la marine, naquit, le 2 février 1782, à Toul (Meurthe), d'un ancien capitaine au régiment de Penthièvre-dragons qu'il perdit dès l'enfance, entra à l'école militaire de Pont-à-Mousson, y resta jusqu'à la destruction de cet établissement, revint alors au foyer maternel qu'il trouva désert, par suite de l'émigration des siens, et, recueilli par une tante de sa famille, fut élevé par sa sœur aînée. Envoyé à Brest, en 1796, pour y compléter ses études, il embarqua bientôt, comme novice, sur la *Sirène*, avec laquelle

il fit une campagne de six mois à Cayenne, puis il passa sur la frégate l'*Embuscade*, envoyée en croisière sur les côtes d'Amérique. Nommé aspirant de seconde classe, à son retour, il fit, en 1799 et en 1800, les campagnes de la Méditerranée, se trouva au combat d'Algésiras, sur le *Muiron*, et participa aux campagnes de Saint-Domingue, de Corse et d'Espagne. Enseigne de vaisseau, en 1803, lors de la formation du camp de Boulogne, il entra dans les marins de la garde, où il commanda successivement la corvette la *Triomphante*, et les canonnières la *Joséphine*, l'*Actif* et l'*Heureuse*. Après Trafalgar, les marins de la garde ayant été incorporés dans l'armée de terre, Rigny fit les campagnes de Prusse, de Pologne et de Poméranie, assistant aux batailles d'Iéna et de Pultusk, ainsi qu'aux siéges de Stralsund et de Graudentz où il fut blessé. Son corps ayant été dirigé sur l'Espagne, en 1808, il devint aide de camp du maréchal Bessières, prit part à la bataille de Rio-Seco, et fut encore blessé à Somo-Sierra. En 1809 nous le retrouvons encore à Wagram. Cette même année, il fut fait lieutenant de vaisseau ; en 1811, capitaine de frégate. Ce ne fut pourtant qu'en 1816 qu'il devint capitaine de vaisseau, bien qu'il se fût distingué en 1813, sous les ordres du général Gilly, gouverneur de Flessingue, dans l'expédition du Sud-Beveland, où il fut blessé pour la troisième fois. Nommé au commandement des forces navales du Levant, en 1822, c'est-à-dire au début de l'insurrection grecque, Rigny sut faire respecter notre pavillon insulté dans ces parages aussi bien par les Grecs que par les Ottomans, fixa la police de la navigation dans l'Archipel, et fut, ainsi qu'il l'écrivait lui-même à sa sœur, le véritable juge de paix de ce canton, en ce sens que Grecs et Turcs trouvaient à bord de ses navires une égale protection contre leurs mutuelles fureurs. Le grade de contre-amiral, qui lui fut décerné en 1825, fut le prix de son cou-

rage et de son humanité. Deux ans plus tard, la Russie, l'Angleterre et la France s'étant unies pour assurer l'indépendance de la Grèce, les escadres combinées, composées de 10 vaisseaux et d'autant de frégates, et conduites par les amiraux de Rigny, Hayden et Codrington, ce dernier commandant en chef, se réunirent sur les côtes du Péloponnèse. Cent vingt bâtiments de guerre et de transports turco-égyptiens se trouvaient en ce moment à Navarin. Les alliés décidèrent d'entrer dans la rade, d'y prendre position, et de signifier aux Turcs d'avoir à se séparer immédiatement. Ceux-ci formaient une triple ligne d'embossage disposée en fer à cheval, suivant les contours de la rade. L'entrée du goulet méridional, le seul accessible, était défendu à droite par la citadelle de Navarin et le camp d'Ibrahim, fils du vice-roi d'Égypte, à gauche par une batterie placée à la pointe méridionale de l'île Sphagia. La flotte anglo-franco-russe entra sans réssistance, car la guerre n'était pas encore déclarée. Mais quand les cinq escadres furent bord à bord dans cet étroit bassin, il suffit de quelques coups de fusil partis d'un vaisseau musulman pour que le combat s'engageât, et il devint bientôt général. En moins de trois heures, une centaine de bâtiments furent détruits ou coulés par le feu supérieur des alliés : le reste se jeta à la côte, et fut incendié par l'ennemi. Les trois bâtiments amiraux furent les plus maltraités ; pourtant la *Sirène*, frégate de Rigny, n'eut que 21 tués et 42 blessés, et les pertes ne dépassèrent pas pour toute l'armée 500 hommes. Ce brillant fait d'armes valut au commandant français le grade de vice-amiral et la croix des ordres du Bain et de Saint-Alexandre-Newski. Après avoir présidé à l'évacuation de la Morée, Rigny revint en France où il fut nommé comte et préfet maritime à Toulon. A l'avénement du ministère Polignac, on lui offrit le ministère de la marine, mais il préféra reprendre le com-

mandement de la flotte du Levant qu'il garda jusqu'en septembre 1830, époque où l'altération de sa santé le rappela à Toulon, et lui fit refuser pour la seconde fois le ministère qui lui avait été donné à l'absence, le 31 juillet, avec le titre de commissaire provisoire. Il reçut alors le titre de membre du conseil d'Amirauté, puis la décoration de grand officier de la Légion d'honneur, et enfin fut appelé, le 13 mars 1831, au ministère de la marine, en même temps qu'il était élu député de la Meurthe et du Pas-de-Calais. Pendant son administration, qui dura jusqu'au 4 avril 1834, il régla l'avancement et les pensions des officiers, et améliora la législation coloniale. Ministre des affaires étrangères, en 1834, il s'acquitta avec le même zèle de ses nouvelles fonctions que l'état de sa santé le força de résigner, l'année suivante, pour ne garder que le titre de ministre d'État et l'entrée au Conseil. Il crut pourtant pouvoir encore accepter une mission à Naples ; mais, à peine de retour, il fut emporté par la maladie, à Paris, le 7 novembre 1835. Le nom de *Navarin*, son plus beau titre de gloire, a été donné à un vaisseau à hélice de second rang.

**RIVIÈRE** (Charles-Joseph MASCARÈNE, chevalier de), — contre-amiral, né le 4 novembre 1738, au château de la Coudraye près Quimper, était issu d'une ancienne famille noble du Languedoc établie en Bretagne depuis 1693. Entré dans la marine, comme garde, en 1754, il venait d'être promu lieutenant de vaisseau quand éclata la guerre d'Amérique, à laquelle il prit une part active et honorable sur plusieurs vaisseaux, notamment sur l'*Annibal* et sur l'*Invincible*, où il fut, à deux reprises, capitaine de pavillon de la Motte-Picquet. Cet officier-général souffrant d'un accès de goutte au combat de Fort-Royal, c'est en partie à Rivière qu'est dû le succès de cette journée. Sur l'*Annibal*, il s'était distingué par un autre genre de courage, en s'élançant à

la mer, par un coup de vent, pour couper les manœuvres qui retenaient au vaisseau un des mâts qu'on avait été obligé d'abattre. Après avoir commandé, à la paix, la *Blonde* et l'*Expériment*, il fut nommé, en 1790, au commandement de la station des îles du Vent. Lorsqu'il arriva à la Martinique, une véritable guerre civile avait éclaté entre Fort-Royal, ville royaliste, et Saint-Pierre où dominaient les idées nouvelles. Rivière fit rentrer cette dernière ville dans le devoir : aussi fut-il nommé contre-amiral. Mais, pendant que Louis XVI lui en expédiait le brevet, il refusait le serment décrété, en 1792, par l'Assemblée nationale. Lorsque Bruix arriva dans la colonie avec la *Sémillante*, apportant la nouvelle de la déchéance et de la captivité du roi, une partie de l'île se révolta contre l'Assemblée, et Rivière, faisant cause commune avec les royalistes, força Bruix à faire route pour la Dominique. Quelques jours après, la Guadeloupe, puis la Martinique, ayant fait leur soumission et repris le drapeau tricolore, Rivière fit voile pour la Trinité, afin de remettre en dépôt sa division au gouvernement espagnol, jusqu'à ce que Louis XVI pût être rétabli sur le trône. Quand on apprit dans cette île, au mois de mars suivant, que la Convention avait déclaré la guerre à l'Angleterre, il voulut se joindre aux Anglais pour restaurer le pavillon blanc à la Martinique. Convaincu bientôt qu'il n'en obtiendrait d'autre concours que celui qui tournerait au profit exclusif de l'Angleterre, il se rangea sous le pavillon espagnol. Nommé commandeur de Saint-Louis, par Louis XVIII, le 8 février 1798, il vint en Espagne, avec vingt-deux de ses officiers, au commencement de l'année suivante. Ils se trouvaient à Cadix, résidence que leur avait assignée Charles IV, lorsque l'amiral Bruix vint y relâcher avec sa flotte. De là des duels qui décidèrent le Directoire à demander que les émigrés fussent internés dans une autre

partie de l'Espagne. Le prince de la Paix les ayant relégués à Cordoue, Rivière protesta contre cette mesure par un mémoire virulent qui lui attira l'ordre de quitter l'Espagne sous huit jours. Il se rendit d'abord à Lisbonne, puis à Londres, où il est mort le 24 juin 1812. Il avait participé, dans le cours de sa carrière militaire, à 55 combats.

(*Biographie bretonne.*)

**ROBERT** (François-Roger), — Conseiller d'État, Intendant de la marine, etc., commissaire de l'armée navale du comte d'Estrées, en 1685, concourut, en cette qualité, aux négociations qui eurent lieu avec le bey d'Alger et le dey de Tunis, après le bombardement de ces deux villes. Au mois de décembre suivant, il fut envoyé en Angleterre avec mission apparente de procéder à une enquête commerciale et à une visite des arsenaux pour en étudier les ressources, mais en réalité pour agir le plus adroitement qu'il lui serait possible en vue de déterminer les protestants réfugiés en Angleterre à rentrer en France. Attaché, en 1687, à l'ambassade de M. de Lavardin, à Rome, il adressa à Seignelay plusieurs lettres révélant maint incident curieux du conflit engagé entre Louis XIV et le pape Innocent XI au sujet des franchises. Commissaire, en 1690, de l'armée navale commandée par Amfreville, puis ensuite commissaire général à Toulon; intendant aux îles françaises d'Amérique, en 1696, il a rédigé sur la Martinique un mémoire très-développé que M. Pierre Margry a publié dans le t. IVe de la *Revue maritime et coloniale*. Intendant à Dunkerque, en 1702, il remplit les mêmes fonctions, à Brest, depuis les derniers jours du mois de décembre 1703 jusqu'à sa mort arrivée, le 25 mars 1736, dans cette ville où son administration paternelle lui avait concilié la reconnaissance publique dont M. Raby, l'un des administrateurs de l'hôpital, se fit l'interprète en demandant qu'un service solen-

nel fût célébré en son honneur, aux frais de cet établissement.

(*Notes de M. Guichon de Grandpont.— Histoire de la ville et du port de Brest par P. Levol.*)

**ROCHON** (Alexis-Marie), — astronome, né le 21 février 1741, à Brest, d'un aide-major de la ville et du château, et cadet d'un frère qui embrassa l'état militaire, fut destiné à la carrière ecclésiastique. Il obtint même un prieuré, ce qui lui fit donner jusqu'à la Révolution le titre d'abbé, bien qu'il n'ait jamais contracté aucun engagement religieux. Élevé dans un port de mer, il puisa dans ses relations avec les marins le goût des excursions lointaines, et l'étude des sciences physiques et mathématiques acheva de le détourner de prendre les ordres. Dès l'âge de 25 ans, il soumit à l'Académie des sciences deux mémoires : l'un *sur les moyens de perfectionner les instruments d'optique ;* l'autre *sur la détermination des longitudes*. Deux autres suivirent de près : ce sont celui *sur les moyens de rendre l'héliomètre de Bouguer propre à mesurer des angles considérables*, et celui *sur la détermination des longitudes en mer par les observations astronomiques*. Nommé correspondant de l'Académie des sciences, et bientôt après garde des instruments et de la bibliothèque de l'Académie de la marine, Rochon fit, en 1767, comme astronome, au Maroc, sur le vaisseau l'*Union*, une campagne pendant laquelle il expérimenta la méthode de calculer les distances de la lune au soleil proposée par Képler, et y joignit un certain nombre d'observations des distances qu'il calcula d'après des méthodes directes, et en cherchant le lieu de la lune par les tables de Mayer. Dans une nouvelle campagne, sur la flûte la *Normande* qui alla de Port-Louis de France à l'île de France, il détermina ou corrigea, chemin faisant, un grand nombre de relèvements, signala des dangers ou écueils omis sur les cartes, détermina, à deux reprises, la position de Madagascar, et en rapporta pour

Poivre des végétaux et des minéraux précieux. Embarqué, en 1769, sur la corvette l'*Heure-du-Berger*, commandée par le chevalier Grenier, il revint l'année suivante en France, ne partageant pas sur tous les points l'opinion de son commandant. De là des dissentiments qui eurent un caractère fâcheux d'acrimonie. L'Académie s'étant prononcée pour la route indiquée par Grenier, Kerguelen fut chargé, ainsi que Rochon, de donner à ce jugement une sanction pratique; mais Rochon, ne pouvant vivre avec Kerguelen, à cause du caractère violent et fantasque de celui-ci, n'alla pas plus loin que l'île de France. Revenant avec Poivre, il s'occupa, pendant la traversée, d'expériences sur la profondeur de la mer. Il adressa ensuite à l'Académie de la marine et à l'Académie des sciences divers mémoires sur des questions d'optique. Nommé, conjointement avec J.-B. Leroy, garde du cabinet d'optique et de physique de l'Académie des sciences à la Muette près Paris, il poursuivit ses études d'optique qui le conduisirent à la découverte du *micromètre à double image*, et du *diasparomètre*, instrument avec lequel on peut disperser ou détruire les couleurs dans le prisme, et mesurer les petits angles. Ayant été mis, en 1780, en relations avec Franklin à Passy, et apprenant que le célèbre envoyé des États-Unis avait fait des essais en vue de pouvoir parvenir à imprimer aussi vite que l'on écrit, Rochon, qui n'avait point songé jusque-là à s'occuper de typographie, inventa une machine à graver, assez imparfaite sans doute, mais qui atteste la fécondité de son génie d'invention. Lors de la découverte des aérostats, il proposa, dit-on, au ministre de Castries, ainsi que Buffon, de faire explorer les environs du pôle par des criminels condamnés à mort qu'on aurait lancés dans les ballons. Chose plus sérieuse, il s'occupa de la canalisation de la Bretagne, projet malheureusement entravé par la Révolution. En 1790, Rochon, qui

était depuis trois ans astronome opticien de la marine, fut envoyé à Londres pour s'aboucher avec les savants anglais au sujet du nouveau système de poids et mesures qu'on voulait établir en France, et, la même année, il fit partie de la commission des monnaies. Nommé encore membre de la commission des salpêtres, il s'occupa de la fabrication des poudres, de celle des charbons de tourbe, et découvrit des mines de plombagine et de cuivre près de Poullaouen, des affleurements de houille aux environs de Quimper. Il dirigea encore une manufacture de toiles métalliques près de Morlaix, et inventa l'emploi des gazes métalliques pour l'éclairage des fanaux de combat, celui du mica pour l'éclairage, enfin un moyen de rendre potable l'eau de mer. Nommé, en 1796, directeur de l'observatoire du port de Brest, et peu après membre de l'Institut, il composa à cette époque, entre autres ouvrages, un mémoire *sur l'Astronomie nautique*. Membre de la Légion d'honneur depuis 1804, il n'avait pu se faire admettre au Bureau des Longitudes, malgré le grand nombre et l'utilité réelle de ses travaux. Quoique blessé de cette exclusion, il ne cessa de s'occuper de sciences jusqu'à sa mort arrivée, à Paris, le 5 février 1817. Son éloge a été prononcé à l'Institut par Delambre. Indépendamment des ouvrages cités plus haut, il avait fait : la *Relation de l'expédition de Marion*, accompagnée d'un extrait du voyage de Surville dans ces mêmes parages et des voyages de Mendana et de Quiros ; — un récit de ses *voyages à Madagascar, au Maroc et aux Indes orientales*; enfin plusieurs dissertations *sur l'art de naviguer au moyen de la vapeur d'eau bouillante*.

(*Biographie bretonne*. — *Notice* par Delambre.)

**ROLLAND** (Pierre-Nicolas baron), — contre-amiral, naquit le 29 août 1761, à Dieppe, d'un avocat, fut naturellement destiné au barreau, et comme tant d'autres enfants

dévoyés, abandonna, à treize ans, la maison paternelle pour s'embarquer comme mousse sur un brick de commerce. Son début ne fut pas heureux, le bâtiment fit naufrage. Mais Rolland ayant persisté à suivre sa vocation, ses études furent dirigées vers l'art nautique, et il navigua au commerce jusqu'à la guerre de 1778, époque où il s'embarqua comme timonier, sur la frégate la *Sibylle*, faisant partie de l'armée navale aux ordres du comte d'Orvilliers. Il passa, de là, sur l'*Amphion*, avec lequel il assista à la prise de la Grenade. En 1782, il embarqua, comme officier auxiliaire, sur l'*Émeraude* qui, en se rendant de Brest en Amérique, soutint pendant cinq heures un combat de nuit contre un vaisseau et une frégate anglaise. Promu successivement sous-lieutenant de vaisseau, en 1787, lieutenant, en 1793, capitaine de frégate, en 1796, et capitaine de vaisseau la même année, il commanda, depuis cette époque jusqu'en 1804, le *Brave*, la *Révolution* et le *Berwick*, sur lesquels il fit diverses campagnes dans la Méditerranée et à Saint-Domingue. Commandant l'*Atlas* dans l'armée de Villeneuve, il se distingua au combat du Ferrol où, entouré par trois vaisseaux à trois ponts, il démâta de son petit mât de hune un de ses adversaires, et fut soutenu par l'*Intrépide*. Lancé en l'air par une explosion qui eut lieu sur son propre navire, et grièvement blessé à la figure et aux quatre membres, il ne cessa de donner des ordres pour éteindre l'incendie que cet accident avait provoqué. Lors de la rentrée de l'escadre à Vigo, l'*Atlas* fut transformé en hôpital. Rolland, après être resté six mois à Vigo, fut transporté à Paris d'où, guéri de ses blessures, au bout de quinze mois, il alla prendre à Brest le commandement du vaisseau l'*Océan* qu'il conduisit à Rochefort, mais qu'il quitta avant l'affaire des brûlots, probablement pour suivre le contre-amiral Willaumez dont il était le capitaine de pavillon. Il commandait le *Romulus* depuis 1812, lors-

qu'au mois de février 1814, ce vaisseau fut désigné pour faire partie d'une division aux ordres du contre-amiral Cosmao-Kerjulien. Cette division, composée de 3 vaisseaux et d'autant de frégates, était chargée d'assurer l'entrée du *Scipion,* attendu de Gênes. Chassée par l'armée navale anglaise, forte de 14 bâtiments, elle opéra une retraite des plus honorables. Atteint par l'ennemi, le *Romulus*, qui se trouvait en serre-file, rangea la côte que son commandant connaissait parfaitement, pour y entraîner ses adversaires, combattit jusqu'à trois vaisseaux et rentra glorieusement criblé dansla rade de Toulon (13 février 1814) après avoir si bien maltraité le *Boyne*, vaisseau-amiral anglais, commandé par Pelew, que, le lendemain, le *Scipion* put entrer en rade sans encombre. Rolland, qui avait été grièvement blessé dans ce combat, un des derniers de l'Empire, fut nommé commandeur de la Légion d'honneur, et reçut, par l'entremise d'un aspirant mis en liberté à cette fin, les nobles félicitations de son adversaire. La première Restauration lui conféra la croix de Saint-Louis et le grade de contre-amiral; mais le titre de baron, qu'il avait reçu pendant les Cent-jours, ne fut pas reconnu par Louis XVIII, et il fut mis prématurément à la retraite, en 1816. Il est mort, à Paris, le 3 novembre 1825. Ses états de services mentionnent trente-trois campagnes dans l'espace de 42 ans, huit commandements, cinq combats et trois graves blessures.

**ROLLAND** (Pierre-Jacques-Nicolas, baron), — inspecteur général du génie maritime, né le 17 juin 1769, à Brest, où son père exerçait les fonctions d'ingénieur constructeur, embrassa la même carrière, en 1785, et fut attaché, dix ans plus tard, auport de Rochefort, d'abord comme ingénieur, ensuite comme chef du génie. Le lancement du vaisseau de 118 la *République-Française*, en 1802, et la construction du *Magnanime*, l'année suivante, attirèrent l'attention de Decrès et de

Napoléon qui, après l'invasion de l'Espagne, le chargea, conjointement avec Sganzin, des travaux nécessaires pour mettre notre marine en état de repousser dans la Péninsule les attaques des Anglais. L'Empereur ayant visité, en 1808, les chantiers de Rochefort, se montra si satisfait, qu'il appela Rolland au conseil des constructions navales, à Paris, et qu'il le nomma inspecteur général adjoint du génie maritime. Decrès, de son côté, voulant établir, dans les travaux des ports, une uniformité réclamée depuis longtemps, le chargea de rédiger les devis des prix de main-d'œuvre, applicables à tous les ateliers des arsenaux, travail immense qui eut pour résultat de procurer au Trésor des économies considérables. En 1811, il fut envoyé en Hollande, afin de comparer les méthodes de construction de ce pays aux nôtres. Cette mission lui fournit l'occasion de rédiger plusieurs mémoires, dont l'un, reproduit plus tard sous le titre d'*Appendice*, à la suite de la 2e édition du *Traité de la mâture*, de Forfait, parut d'abord sous celui de : *Mémoire sur le système de construction des mâts d'assemblage en usage dans les ports de Hollande*, etc. Paris, Fain, 1812, petit in-4°. En 1817 Rolland succéda à Sané comme inspecteur-général titulaire. Créé baron, en 1825, il est mort à Paris, le 9 décembre 1837. Il était commandeur de la Légion d'honneur, et chevalier des ordres de Saint-Louis et de Saint-Michel.

(*Biographie bretonne.*)

**ROMAIN-DESFOSSÉS** (Joseph), — amiral, ministre de la marine, sénateur, grand-croix de la Légion d'honneur, né le 8 décembre 1798, à Gouesnou (Finistère), débuta dans la marine impériale, à l'âge de neuf ans, sur le vaisseau le *Cassard*, où son père, alors lieutenant de vaisseau, était embarqué; devint aspirant de deuxième classe, en 1810; reçut, en 1811, le baptême de feu, dans un engagement contre les Anglais, à bord d'une canonnière commandée par

son père ; fut reçu, peu de temps après, sur le *Tourville*, vaisseau-école de Brest; en sortit, à la fin de 1814, avec le grade d'aspirant de première classe, et embarqua sur la frégate l'*Hortense*, commandée par le capitaine Bouvet. Il fit ensuite la campagne d'Espagne, comme enseigne, dans l'escadre de Duperré. Lieutenant de vaisseau, en 1828, il assista à la prise d'Alger, en qualité d'officier de manœuvre sur le *Duquesne* ; fut fait chevalier de la Légion d'honneur, en 1833, et exerça pendant deux ans le commandement de la *Loire* avec une grande distinction. Capitaine de corvette, en 1837, il embarqua, comme second, sur l'*Iéna*, portant le pavillon du contre-amiral Lalande. L'année suivante, il prit part, à bord de la *Créole*, en qualité d'aide de camp du prince de Joinville, aux affaires de Saint-Jean d'Ulloa et de la Vera-Cruz. Nommé officier de la Légion d'honneur, à la suite de cette expédition, il reçut, peu de temps après, le commandement de la corvette la *Cornaline*, sur laquelle il commanda la station d'Alexandrie, à la fin de 1840. Capitaine de vaisseau, en 1841, il fut appelé, trois ans plus tard, au commandement en chef de la station de Madagascar, et négocia avec l'iman de Mascate, un traité de commerce qui lui valut la croix de commandeur de la Légion d'honneur. En juin 1845, pour réprimer les violences commises sur des commerçants français et des traitants anglais par Ranavalo, reine des Hovas, il fit attaquer, de concert avec le capitaine de la frégate anglaise, le *Conway*, les forts de Tamatave par des détachements de matelots; mais ces forts, construits en maçonnerie et défendus par mille hommes que dirigeaient des Européens, ne purent être occupés faute de moyens d'attaque suffisants. Nos matelots enclouèrent cinq pièces de canon, enlevèrent le drapeau du fort principal et tuèrent ou blessèrent à l'ennemi près de cinq cents hommes, mais ils furent obligés de se rembarquer

sans avoir atteint le but principal de l'opération, hors de proportion avec les forces dont les deux commandants pouvaient disposer. En 1846, le commandant Romain-Desfossés assura la tranquillité de nos établissements malgaches par une répression énergique de la piraterie, et il fit exécuter par les officiers de la station l'hydrographie de l'île de la Réunion. En 1847, il ramena à Brest la frégate la *Belle-Poule* qui portait son guidon de commandement. En récompense de ses importants services dans l'Inde, il fut nommé contre-amiral, trois mois après son retour en France. Il remplissait, à Brest, les fonctions de major-général quand les électeurs du Finistère le choisirent pour les représenter à l'Assemblée législative. Le 29 octobre 1849, le prince Louis-Napoléon lui confia le portefeuille de la marine qu'il garda jusqu'au 9 janvier 1851. Les principaux actes de son ministère sont : la réorganisation du conseil d'amirauté ; celle du dépôt général des cartes et plans ; l'organisation du corps des comptables ; la préparation du règlement sur le service intérieur des vaisseaux; celle d'un code de justice maritime; celle d'une loi sur la pêche côtière, et la présentation d'un projet de loi organique sur les banques coloniales. Ce qui caractérise surtout son administration, c'est l'énergie avec laquelle il lutta contre les tendances désorganisatrices de l'époque. A sa sortie du ministère, il alla prendre le commandement en chef de la station navale du Levant. Il avait été élevé au grade de grand officier de la Légion d'honneur lors de la visite du Prince Président à l'escadre réunie en rade de Cherbourg, en septembre 1850. Vice-amiral, en 1853, puis, successivement, membre du conseil d'amirauté, et président du conseil des travaux de la marine, il fut élevé, en 1855, à la dignité de sénateur. En 1858, il prit le commandement de l'escadre d'évolutions, reçut, à bord de la *Bretagne*, à Cherbourg,

Napoléon III et la reine Victoria, et conduisit l'Empereur et l'Impératrice à Brest. Investi, lors de la guerre d'Italie, en 1859, du commandement en chef de l'escadre de la Méditerranée, il partit de Toulon à la tête d'une force navale considérable, pour occuper militairement l'Adriatique et seconder les opérations de l'armée de terre. Il s'établit à Lossini, au nord de l'archipel illyrien et en fit sa base d'opérations. La flotte était réunie tout entière devant Venise, et se préparait à en attaquer les défenses quand l'armistice de Villa-Franca mit fin à la guerre. Au mois de novembre de la même année, il fit démanteler par une partie de l'escadre, alors en station dans la baie de Gibraltar, les forts de Tétouan, à la suite d'une insulte faite au pavillon français. Nommé, le mois suivant, grand-croix de la Légion d'honneur, il fut élevé, en juillet 1860, à la dignité d'amiral. Nommé au sénat, de 1855 à 1864, rapporteur de la plupart des projets de loi relatifs à la marine, il défendit avec un remarquable talent, dans la session de 1861, les intérêts des marins soumis à l'inscription maritime. Il est mort, à Paris, le 25 octobre 1864. Ses restes ont été transportés et inhumés à Landerneau, le 30 juin 1865.

**ROMME** (Charles-Nicolas), — géomètre, est un des savants qui ont le plus contribué aux progrès de la navigation dans le dix-huitième siècle. Né vers 1744 à Riom (Puy-de-Dôme), il était le frère aîné du conventionnel Gilbert Romme, principal auteur du calendrier républicain. Charles fit ses études à Paris, où il se lia avec Lalande, qui lui procura la place de professeur de mathématiques et de navigation des élèves de la marine à l'école de Rochefort. En 1778, il fut nommé membre correspondant de l'Académie des sciences et de l'Académie de la marine, en 1802, associé correspondant de l'Institut. Étranger à la politique, tous ses instants ont été consacrés à des travaux relatifs à

l'objet de son enseignement, et il est mort à Rochefort, en juin 1805, chevalier de la Légion d'honneur. Ses principaux ouvrages sont : *Mémoire où l'on propose une nouvelle méthode pour déterminer les longitudes en mer*, 1777 ; — *Description de la mâture des vaisseaux*, 1778 ; — *L'Art de la voilure*, 1781 ; — *L'Art de la marine*, 1787 ; — *Dictionnaire de la marine française*, 1792 ; — *La Science de l'homme de mer*, 1800 ; — *Dictionnaire de la marine anglaise*, 1804 ; — *Tableau des vents, des marées et des courants qui ont été observés dans toutes les mers du globe*, 1805. Ce dernier ouvrage, d'une grande valeur pour l'époque, fit faire un pas important dans la voie suivie de nos jours par le commandant Maury, et Romme y a résumé une quantité immense de documents recueillis par les navigateurs, documents dont il a tiré des aperçus lumineux.

**ROQUEFEUIL** (Jacques-Aymard, comte de), — lieutenant-général des armées navales, né, en 1665, au château du Bousquet (Aveyron), descendait d'une ancienne et noble famille du Languedoc, dont le premier chef connu avait suivi Jacques 1er d'Aragon à la conquête des royaumes de Valence et de Murcie. A l'âge de dix-sept ans, il entra dans les gardes de la marine, se distingua dans maintes affaires, et, en 1703, il commandait, au combat des Orcades, le *Ludlow* un des 5 vaisseaux aux ordres du chevalier de Saint-Pol. Il y prit un vaisseau hollandais, et brûla une centaine de navires du port de Lauwick, malgré les batteries du fort et la mousqueterie de 2000 matelots accourus au secours de leurs bâtiments. Peu de jours après, il s'empara encore, sur les côtes d'Aberdeen, d'un autre vaisseau hollandais escortant un convoi de bâtiments pêcheurs. Deux ans plus tard, dans une croisière que faisait le chevalier de Saint-Pol aux environs de Dunkerque, Roquefeuil attaqua et prit à l'abordage, après un combat de trois heures, un vaisseau an-

glais de 56, ce qui lui valut la croix de Saint-Louis. En 1707, faisant partie de l'escadre du comte de Forbin, il rencontra un convoi anglais escorté par 4 vaisseaux de guerre. Il en prit un à l'abordage, avec sa frégate, aidé de celle que commandait M. de Nangis. Élevé, en 1728, au grade de chef d'escadre, il continua de se distinguer par une série d'exploits brillants (14 vaisseaux pris dans l'espace de treize ans), et devint lieutenant-général, en 1741. En 1744, Louis XV le désigna pour commander la flotte de 19 vaisseaux qui fut armée à Brest pour favoriser la descente en Angleterre du prétendant, fils de Jacques II. Sorti de Brest, le 2 février, il croisait depuis un mois dans la Manche, quand il mourut de la goutte sur son vaisseau, le *Superbe*, sans avoir vu se réaliser la promesse qui lui avait été faite du bâton de maréchal après la campagne. Rigoureux observateur du règlement de 1665, il fut le dernier officier peut être qui eût exigé constamment l'abaissement du pavillon.

**ROQUEFEUIL** (Aymard-Joseph), — vice-amiral, fils du précédent, né, le 19 mars 1714 à Brest, mort à Bourbonne-les-Bains, le 1er juillet 1782, grand-croix de l'ordre de Saint-Louis, servit d'abord dans l'armée de terre où il devint capitaine de dragons, puis dans la marine où il fut élevé au grade de vice-amiral, et contribua avec Morogues à la formation de l'Académie de la marine, en 1752. Lorsqu'en 1769, cette société se trouva à peu près dissoute, par suite des revers de la guerre de Sept ans, Roquefeuil, alors commandant de la marine, en obtint la reconstitution, sous le titre d'Académie royale, et il coopéra à ses travaux par de nombreux mémoires qu'il faut juger, moins d'après leur valeur intrinsèque, souvent contestable, que d'après les réponses qu'ils suggérèrent à ses adversaires. — Roquefeuil (René, vicomte de) mourut à Brest le 1er juillet 1780, chef d'escadre. Quantité d'autres Ro-

quefeuil ont encore honorablement servi dans la marine.

(*Essais de Biographie maritime.*)

**ROSAMEL** (Claude-Charles-Marie Ducampe de), — vice-amiral, pair de France et ministre de la marine, né, le 12 juin 1774, à Rosamel (Pas-de-Calais), d'une famille illustrée par ses services militaires sous Louis XV, se voua, dès l'âge de treize ans, à la pratique de la mer, navigua d'abord, comme pilotin, sur un caboteur de la Manche, puis se mit à étudier la théorie de son métier, pour entrer au service de l'État. Promu, en 1792, au grade d'aspirant de marine, par voie de concours, il débuta par un naufrage à Saint-Domingue, et par une attaque de fièvre jaune. Il fut ensuite embarqué sur l'*Éole,* commandant Sercey, puis sur la *Convention,* avec laquelle il prit part aux trois journées de prairial. Nommé enseigne, en 1797, il passa sur le *Hoche* faisant partie de la division Bompard, et fut fait prisonnier au combat du 12 octobre 1798. Échangé, en 1800, lieutenant, en 1802, capitaine de frégate, en 1808, il fut presque toujours au service actif. En 1811, il commandait la *Pomone*, et se rendait de Cafou à Trieste, de conserve avec une autre frégate, la *Pauline*, et une flûte, la *Persane.* A la hauteur de l'île Pelagosa, dans le golfe de Venise, on rencontra trois frégates anglaises (29 novembre). La *Persane* se fit chasser, pour diviser l'ennemi, et ne se rendit à la frégate l'*Unité* qu'après une habile et courageuse défense. Mais la *Pauline* abandonna honteusement la *Pomone* qui, après un beau combat où elle commença par désemparer l'*Alceste*, s'attaqua à l'*Active.* Forcée de prendre chasse, à l'approche d'une troisième voile ennemie, elle fut écrasée par l'*Alceste* qui avait eu le temps de se réparer, et contrainte d'amener ses couleurs. Rosamel, blessé à la tête, fut conduit de nouveau en Angleterre, où il resta prisonnier jusqu'à la paix. Acquitté honorablement à son retour, et nommé capitaine de

vaisseau par Louis XVIII, puis chevalier de Saint-Louis et de la Légion d'honneur, il occupa l'emploi de major de la marine à Cherbourg. En 1817, il reprit la mer. Promu au grade de contre-amiral, en 1823, il commanda la station navale de l'Amérique du Sud, et servit, en 1828, dans le Levant sous les ordres de l'amiral Rigny. Attaché à l'expédition d'Alger, il reçut de l'amiral Duperré le commandement d'une flottille, avec laquelle il s'empara de Bône. Chargé de venger une insulte faite au consul général de France par le bey de Tripoli, il obtint l'abolition de la piraterie et de l'esclavage des chrétiens, la suppression des tributs auxquels étaient soumises les puissances européennes et huit cent mille francs de contribution de guerre. Appelé, en novembre 1830, à la préfecture de Toulon, Rosamel fut élevé, l'année suivante, au grade de vice-amiral. A la fin de 1833, il siégea au conseil d'Amirauté, et entra à la Chambre, comme député de Toulon. Le 6 septembre 1836, il devint ministre de la marine, fonctions qu'il occupa jusqu'au 30 mars 1839. Parmi les actes remarquables qui ont signalé son passage aux affaires, on peut citer l'organisation des équipages de ligne, et la création des matelots canonniers ainsi que des écoles d'artillerie navale destinées à leur instruction. Enfin ce fut sous son ministère qu'eurent lieu l'affaire de Saint-Jean d'Ulloa, le blocus des côtes argentines et les voyages scientifiques de l'*Astrobabe*, de la *Vénus* et de l'*Artémise*. Nommé pair de France, quelques jours avant de quitter le ministère, il est mort à Paris, le 27 mars 1848, grand-croix de la Légion d'honneur.

**ROSILY-MESROS** (François-Étienne, comte de), — amiral, fils d'un chef d'escadre, commandant de la marine à Brest, illustré en 1757, commandant du *Diadème*, par le combat et la prise du vaisseau anglais le *Greenwich*, naquit dans cette ville, le 13 janvier 1748. Entré dans la marine à

l'âge de quatorze ans, à la suite d'un examen des plus brillants, il fit, de 1762 à 1769, diverses campagnes à Rio, à Saint-Domingue et aux Antilles. Nommé enseigne, en 1770, il embarqua sur le vaisseau l'*Aberwrach*, que commandait Kerguelen avec lequel il fit une campagne sur les côtes de France. Il suivit encore cet officier, d'abord sur le *Berryer*, puis sur la frégate la *Fortune*, destinée à faire le tour du monde. Abandonné par Kerguelen sur les côtes désertes de l'île que celui-ci avait découverte, Rosily ne dut son salut qu'à la rencontre fortuite de la flûte le *Gros-Ventre*, commandant Saint-Allouarn, qui naviguait de conserve avec Kerguelen. Pendant la relâche de ce navire à Timor, il visita cette île avec soin, ce qui lui fournit le sujet d'un excellent mémoire qu'il soumit à l'Académie royale de la marine. Débarqué à Brest, en 1773, Rosily obtint de rejoindre Kerguelen parti lui-même dans l'intervalle pour une nouvelle expédition aux terres australes. Après une campagne de quatorze mois sur la corvette l'*Ambition* dont il eut le commandement, il visita les principaux ports des Iles britanniques, et rapporta de ce voyage quantité d'observations utiles à la marine. Promu lieutenant de vaisseau, en 1778, et nommé au commandement du lougre le *Coureur*, il participa, le 17 juin, au mémorable combat de la *Belle-Poule* contre la frégate anglaise l'*Aréthuse*, en prenant à partie le cutter l'*Alerte*, armé de 14 canons de 6, bien qu'il n'eût lui-même à lui opposer que 8 pierriers de deux livres montés sur affût. Plus audacieux qu'heureux, il fut entièrement désemparé après deux heures de combat et obligé de se rendre; mais il eut du moins la consolation d'avoir contraint l'ennemi à diviser ses forces, et d'avoir sauvé ainsi la *Belle-Poule*. Décoré de la croix de Saint-Louis, et relâché après vingt mois de captivité, il fut nommé, en 1780, au commandement de la corvette la *Lively*. Embarqué, l'année suivante,

comme lieutenant en pied, sur le *Fendant* qui escortait un convoi dans l'Inde, il fut, dès son arrivée à l'île de France, nommé au commandement de la frégate la *Cléopâtre*, à laquelle Suffren confia, pendant toute la durée de sa campagne, le poste périlleux d'éclaireur de l'escadre. Promu capitaine de vaisseau après la paix, il obtint le commandement de la frégate la *Vénus*, sur laquelle il fut chargé de remplir dans les mers de l'Inde et de la Chine plusieurs missions commerciales et politiques fort importantes, et de rectifier en même temps plusieurs cartes du *Neptune oriental*. Pendant les sept années que dura cette laborieuse expédition, Rosily recueillit les précieux matériaux de l'ouvrage publié sous le titre de *Supplément au Neptune de l'Inde*. Appelé, en 1790, à remplacer Macnémara assassiné pendant son commandement de la station de l'Inde, il déploya une grande énergie pour rétablir l'ordre à l'île de France, et pour maintenir la subordination parmi les équipages de la station. Élevé, en 1793, au grade de contre-amiral, et chargé d'abord d'une inspection des côtes depuis Saint-Malo jusqu'à Anvers, puis des fonctions de commandant des armes à Rochefort, il fut destitué au mois de juillet de la même année, comme noble. Il se retira alors à Versailles, où il s'occupa exclusivement du classement des documents hydrographiques qu'il avait recueillis dans ses voyages. Réintégré peu de temps après, et chargé, par le Comité de salut public, de rédiger les cartes et plans qu'il avait levés dans les mers de l'Inde et de la Chine, il fut nommé, en 1795, aux fonctions de directeur général du dépôt de la marine. Vice-amiral l'année suivante, il fut chargé, conjointement avec Forfait et le commissaire principal David, de rechercher les moyens de créer une marine en Belgique. Les commissaires examinèrent soigneusement le port d'Anvers, et indiquèrent les moyens d'y créer un arsenal maritime. Des missions sem-

blables à Gênes, à la Spezzia, à Boulogne, des inspections de côtes depuis Rochefort jusqu'à Amsterdam avec les généraux Marescot et Songis, enfin des instructions nautiques sur la campagne d'Égypte et les autres expéditions maritimes l'absorbèrent pendant près de dix ans. Le 1er novembre 1805, Napoléon lui confia, avec le titre d'amiral, le commandement de la flotte franco-espagnole. D'après des ordres antérieurs, il aurait même dû remplacer Villeneuve, s'il eût trouvé celui-ci encore à Cadix ; mais, malgré sa diligence, il n'y arriva que le 22 octobre, lendemain de Trafalgar. Ce qu'il put rallier des débris de la flotte se borna à cinq vaisseaux français, une frégate et quelques vaisseaux espagnols, tous presque entièrement désemparés. Il en prit le commandement, comme vice-amiral, et arbora son pavillon sur le *Héros*. Bloqué par une escadre anglaise bien supérieure dans un arsenal dénué de ressources, il ne put prendre la mer. En 1808, Cadix s'étant déclaré en insurrection, à propos de l'entrée des Français en Espagne, il eut à combattre tout à la fois la flotte anglaise, les vaisseaux espagnols et les batteries de la rade. Cerné dans la rade par des forces écrasantes, et désespérant de voir arriver le corps d'armée du général Dupont, qui capitula plus tard à Baylen, Rosily se résigna, après trois sommations, à amener les couleurs de ses six navires, et il ne put obtenir la liberté de rentrer en France que pour sa personne et son état-major. Napoléon, lui tenant compte de la position si difficile où il s'était trouvé, le nomma, en 1811, président du conseil des constructions navales, et, en 1813, le chargea, avec Tarbé de Vauxclairs et Beautemps-Baupré, de déterminer l'emplacement de l'arsenal maritime projeté à l'embouchure de l'Elbe. Rosily, qui à son retour avait repris ses fonctions de directeur général du dépôt de la marine, les exerça jusqu'en 1826, époque où il fut remplacé par le contre-amiral

Rossel, son collaborateur. Il est mort à Paris le 12 janvier 1833. On lui doit l'organisation définitive du corps des ingénieurs-hydrographes, qui eut lieu en 1814, et c'est à sa demande qu'ils exécutèrent la reconnaissance hydrographique des côtes de France. Il était membre de l'ancienne Académie de la marine, de l'Académie des sciences, du Bureau des Longitudes, et grand-croix des ordres de Saint-Louis, de la Légion d'honneur et du Danebrog. Son nom est inscrit sur l'arc de triomphe de l'Étoile.

(*Biographie bretonne.*)

**ROSSEL** (ÉLISABETH-PAUL-ÉDOUARD, CHEVALIER DE),—contre-amiral honoraire, naquit à Sens, le 11 septembre 1765, d'un maréchal de camp qui fut tué à Quiberon, entra, en 1780, dans les gardes de marine et fit les campagnes des Antilles jusqu'en 1782, sous les ordres du comte de Grasse. Nommé élève de marine, en 1784, et attaché, l'année suivante, au chevalier d'Entrecasteaux, Rossel, pendant quatre ans qu'il servit sous cet habile marin, se perfectionna dans les diverses parties de l'art nautique. Promu au grade de lieutenant de vaisseau, en 1789, il accompagna Entrecasteaux dans son voyage à la recherche de Lapérouse et, à la mort de Huon de Kermadec, en 1793, succéda à M. Auribeau, dans le commandement de la *Recherche*. La mort d'Entrecasteaux, suivie, en 1794, de celle d'Auribeau, rendit Rossel chef de l'expédition. Comme les bâtiments français étaient restés en dépôt entre les mains du gouvernement hollandais, Rossel s'embarqua sur un vaisseau de la Compagnie hollandaise avec les papiers qui contenaient les résultats des travaux de la campagne et les plans originaux de Beautemps-Beaupré. Fait prisonnier par les Anglais, à la hauteur des Shetland, il fut bientôt relâché, mais sa mère ayant péri sur l'échafaud, il ne revint en France que lors de la paix d'Amiens. Pendant les sept années qu'il passa en

Angleterre, Rossel s'occupa exclusivement du soin de recueillir et de coordonner les matériaux de la relation de son voyage, laquelle parut, en 1808, et fut bientôt suivie d'un travail important sur les observations nautiques. En 1810, à la prière de Biot, Rossel rédigea un *Abrégé d'astronomie nautique* que ce savant joignit à la seconde édition de son *Traité élémentaire d'astronomie physique*, et qui fut presque immédiatement traduit en plusieurs langues. Élu, en 1811, membre du Bureau des Longitudes, à la place de Fleurieu, et, en 1812, membre de l'Institut, section de géographie et de navigation, en remplacement de Bougainville, Rossel, déjà chevalier de Saint-Louis, depuis 1792, fut nommé chevalier de la Légion d'honneur, en 1820, contre-amiral honoraire, en 1822, et enfin, en 1826, directeur du Dépôt général des cartes et plans de la marine. Travailleur infatigable, bien que d'une santé délicate, il a enrichi de nombreuses notices la *Biographie universelle*, et est auteur de quantité de mémoires scientifiques. On lui doit encore un *Rapport sur le nouveau système d'éclairage des côtes de France*, et le *Livre des signaux de jour, de nuit et de brume, à l'usage des vaisseaux de guerre*. Il fut enfin l'un des fondateurs de la Société de géographie. Comme peintre, il est auteur de divers tableaux représentant des épisodes de nos guerres maritimes et existant, soit au ministère de la marine, soit au musée de Versailles. Il est mort à Paris, le 20 novembre 1829. Son nom a été donné à une île de l'archipel de la Louisiade, en Océanie.

**ROUILLÉ** (Antoine-Louis), — comte de Jouy, ministre de la marine, né le 7 juin 1689, d'une ancienne famille de robe, fut conseiller au parlement de Paris, en 1711, maître des requêtes, en 1717, intendant du commerce, en 1725, directeur de la librairie, en 1732, conseiller d'État et commissaire à la Compagnie des Indes, en 1744, ministre de la ma-

rine, en 1749, après la disgrâce de Maurepas. Esprit patriotique, il essaya de relever la marine française affaiblie par la Régence et le ministère de Fleury. Déjà les constructions navales s'étaient beaucoup perfectionnées sous son prédécesseur. Rouillé proposa de construire, en dix ans, 111 vaisseaux de ligne et 54 frégates, grand projet qui ne fut pas exécuté. Entravé de ce côté par la négligence de Louis XV et les intrigues de l'Angleterre, Rouillé favorisa du moins le commerce et les sciences. Il envoya Chabert en Amérique pour rectifier l'hydrographie du Canada, institua, à Paris, une école de construction sous les ordres de Duhamel, et fonda, en 1752, au port de Brest, l'Académie de marine, aux membres de laquelle on doit une bonne part des succès de la guerre d'Amérique. Malheureusement, ou il ne comprit pas, ou il n'osa pas soutenir Dupleix. En 1754, il échangea le portefeuille de la marine contre celui des affaires étrangères, au moment où l'on rappelait le conquérant de l'Inde, et où les Anglais nous chassaient des Antilles neutres, de l'Acadie et des forts de l'Ohio. L'intérêt de la France était de concentrer toutes ses ressources pour une lutte maritime avec l'Angleterre; madame de Pompadour et le cardinal de Bernis décidèrent l'alliance avec l'Autriche et la Russie contre la Prusse. Rouillé signa ce traité impolitique qui nous valut la guerre de Sept ans; mais, peu après, il donna sa démission, et, retenu par Louis XV dans le conseil, fut nommé surintendant général des postes (1757). L'année suivante, ses infirmités le forcèrent d'abandonner le conseil, et il se retira dans sa campagne de Neuilly, où il mourut peu après, le 20 septembre 1761, laissant la réputation d'un honnête homme, sinon d'un homme de génie. Il avait été reçu, en 1751, membre honoraire de l'Académie des sciences.

(*Éloge* par Grandjean de Fouchy dans les *Mémoires de l'Académie des sciences*.)

**ROUSSIN** (Albin-Reine, baron), — amiral, pair de France, sénateur et ministre de la marine, né à Dijon, le 20 avril 1781, d'un avocat au parlement, débuta dans la carrière par un acte de piété filiale. C'est pour sauver son père, suspect d'aristocratie, qu'il s'embarqua, comme mousse, à l'âge de douze ans, sur la batterie flottante la *République*, chargée de la défense de Dunkerque. Acquérant, sans maître, les connaissances nécessaires pour arriver aux grades supérieurs, il passa bientôt, comme novice, sur la canonnière la *Chiffonne*; de 1794 à 1796, fit, comme matelot-canonnier, sur la frégate le *Tartu*, une campagne en Norwége, à Saint-Domingue et diverses croisières dans les mers d'Europe; assista à l'expédition d'Irlande sur le *Trajan;* passa ensuite sur le lougre la *Fouine*, où il participa au glorieux combat que ce bâtiment soutint, le 4 juin 1797, sur la côte de Plouméjou, contre un corsaire de Guernesey; devint aspirant, en 1810; deux ans plus tard, enseigne, et assista aux cinq combats de la *Sémillante* dans les mers de l'Inde. Nommé lieutenant de vaisseau, en 1808, et capitaine en second de la corvette l'*Iéna*, il fut rencontré et pris par la frégate anglaise la *Modeste*, après un combat de nuit qui dura deux heures et demie. Mis en liberté par échange, il revint à l'île de France, embarqua sur la *Minerve*, commandant Bouvet, et prit part aux combats du 3 juillet, du 20, du 22 et du 23 août 1810, ce qui lui valut le grade de capitaine de frégate, et la croix de chevalier de la Légion d'honneur. Nommé au commandement de la *Gloire*, après la capitulation de l'île de France, Roussin fit sur cette frégate, dans l'hiver de 1812 à 1813, une croisière mémorable qui dura 73 jours, et causa aux Anglais un dommage de cinq millions. Promu capitaine de vaisseau, en 1814, il fut éliminé sous la seconde restauration pour avoir pris part à la fédération des Cent-jours; mais, bientôt réintégré dans son grade, il fut chargé, à la suite du naufrage de la

*Méduse*, de commander l'expédition hydrographique des côtes d'Afrique et du Brésil. Ces travaux lui valurent, en 1820, le titre de baron et lui ouvrirent, en 1830, les portes de l'Académie des sciences, en 1842 celles du Bureau des Longitudes. Dans l'intervalle, en 1821, il avait reçu le commandement de la station française des mers du Sud. Élevé au grade de contre-amiral, en 1824, Roussin fit décider, en 1826, en qualité de membre du conseil d'Amirauté, la création du vaisseau-école de Brest l'*Orion*, et dirigea, en 1828, l'escadre qui obtint, du Brésil, la réparation des dommages causés au commerce français par le blocus de Buenos-Ayres. En 1829, il devint chambellan de Charles X. Nommé, par le gouvernement de Louis-Philippe, à la préfecture maritime de Brest, il fut désigné, en 1831, pour prendre le commandement d'une escadre chargée d'obtenir du gouvernement portugais la réparation des dommages que plusieurs Français avaient éprouvés à Lisbonne. C'est là le principal fait d'armes de sa carrière. L'entrée du Tage, réputée infranchissable, fut décidée sur les instances énergiques du commandant Moulac, et forcée, avec autant d'habileté que de décision, par 6 vaisseaux et 4 frégates; les forts furent réduits, et toutes les demandes de la France accordées. Promu, en récompense, au grade de vice-amiral, puis créé pair de France, Roussin fut encore chargé de représenter son pays à Constantinople. Il y resta sept ans, de 1832 à 1839, surveillant à la fois l'Égypte et la Russie qui menaçaient alors, chacune de leur côté, l'empire ottoman. Ministre de la marine à deux reprises différentes, en 1840 et en 1843, il obtint dans l'intervalle l'amiralat. Au milieu des difficultés soulevées par l'imminence d'une guerre avec l'Angleterre, et spécialement par la double question des sucres et de l'esclavage dans les colonies, il rendit d'utiles services à la marine en créant les premiers paquebots transatlantiques.

Mais déjà sa santé chancelante lui conseillait de prendre sa retraite. Il vécut encore pourtant jusqu'au 21 février 1854. Il était depuis longtemps grand-croix des ordres de Saint-Louis et de la Légion d'honneur. Son principal ouvrage est le *Pilote du Brésil*, 1826. Le nom de *Tage* a été donné à un vaisseau à hélice de 82 canons.

**RUMAIN** (Charles-Marie de TROLONG, chevalier du), — capitaine de vaisseau, né, le 30 septembre 1743, dans les environs de Tréguier (Côtes-du-Nord), appartenait à une noble et ancienne famille de Bretagne. Entré, comme garde, dans la marine, en 1757, il avait fait treize campagnes, et venait d'être promu au grade de lieutenant de vaisseau, quand il fut appelé, en 1778, au commandant de la corvette la *Curieuse*, sur laquelle il concourut à la bataille d'Ouessant. Fait chevalier de Saint-Louis par anticipation à la suite de cette journée, il passa au commandement de la corvette de 18 la *Lively*, faisant partie de l'expédition envoyée en Amérique sous les ordres du comte d'Estaing qui le chargea de reprendre sur les Anglais la partie française de Saint-Martin. Sa mission heureusement accomplie, Rumain proclama la neutralité de sa conquête, afin d'éviter d'être obligé d'y sacrifier une garnison. Chargé ensuite par le comte d'Estaing de s'emparer de Saint-Vincent avec 3 corvettes, 2 petits corsaires et 300 hommes, il réussit dans cette audacieuse entreprise, fit 600 prisonniers, sans perdre un seul homme, et s'empara même de deux navires anglais qui venaient ravitailler la place. Nommé, en 1779, au commandement de la *Chimère*, il prit encore part à l'inutile expédition de Savannah, et y remporta plusieurs succès partiels. Promu au grade de capitaine de vaisseau, en 1780, et nommé au commandement de la *Nymphe*, frégate de 32 canons, il rencontra à Berteaume, en rade de Brest, le *Bienfaisant*, vaisseau anglais de 64, qui s'avança avec confiance

pour le prendre. Mais il dirigea si bien ses bordées, qu'il s'en fit abandonner, le joua par une fausse route, et rentra heureusement à Brest. Trois semaines plus tard, rencontrant la *Flore*, frégate anglaise, à quatre lieues ouest d'Ouessant, il engagea avec elle un combat vergue à vergue, la désempara, et, entraîné par sa fougue, ordonna l'abordage. Mais il fut tué des premiers, en s'élançant sur le pont ennemi. La *Nymphe*, privée de la plupart de ses chefs et d'un grand nombre de matelots, fut réduite à amener son pavillon. Ainsi mourut prématurément (10 août 1780) celui que le comte d'Estaing appelait le Duguay-Trouin de l'époque.

(*Biographie bretonne.*)

# S

**SAINT-ANDRÉ DU VERGER.** — Ils étaient deux frères qui l'un et l'autre se sont immortalisés par leur dévouement dans la funeste journée de Quiberon (20 novembre 1759). Le maréchal de Conflans, au lieu de recevoir le choc, avait voulu l'éviter, en passant à travers les écueils appelés les *Cardinaux*, mais ses vaisseaux, ballottés par une mer orageuse dans la baie hérissée d'îlots et de brisants que forme l'embouchure de la Vilaine, se heurtaient les uns contre les autres sans pouvoir manœuvrer. L'amiral Hawke avait audacieusement suivi les Français, au risque de se perdre avec eux dans ces défilés maritimes. — Seul, le chef de l'arrière-garde française, Saint-André du Verger, le cadet, se fit écraser pour arrêter l'ennemi. Il avait son pavillon sur le *Formidable* avec son frère aîné pour capitaine de pavillon. Celui-ci succomba le premier, ayant le milieu du corps coupé par un boulet. Peu de temps après le chef d'es-

cadre eut la tête emportée. Le vaisseau, après la plus vigoureuse résistance, se rendit aux Anglais; ce fut le seul pris, les autres n'ayant pour ainsi dire pas combattu. Les deux frères, nés à Rochefort d'un capitaine de vaisseau, étaient entrés au service, l'aîné en 1713, le cadet en 1715, et avaient été faits chevaliers de Saint-Louis, en 1742, capitaines de vaisseau en 1746. Le cadet, plus heureux, était devenu chef d'escadre, en 1757.

**SAINT-FÉLIX** (Armand-Philippe-Germain, marquis de), — vice-amiral, né, le 20 septembre 1737, au château de Carjac en Albigeois, entra au service, en 1755, assista, sur la *Calypso*, à l'affaire de Quiberon, fut nommé enseigne, en 1762, et reçut, en 1771, avec le commandement de l'*Heure-du-Berger*, la mission d'aller à la recherche de l'île imaginaire de Saint-Jean de Lisboa. Lieutenant de vaisseau, en 1772, il transporta l'année suivante, à Madagascar, l'aventurier Beniowsky qu'il aida à y commencer un établissement. Pendant la guerre d'Amérique, il prit part, sur le *Solitaire*, au combat d'Ouessant, puis, embarqué sur le *Protée* avec le vicomte du Chilliau, il fut pris par l'escadre de l'amiral Digby. Bientôt échangé et nommé capitaine de vaisseau, en 1781, il alla à l'île de France avec la frégate la *Fine*. Il commanda ensuite successivement, sous les ordres de Suffren, le *Brillant*, sur lequel il se distingua à Madras, Provédien et Negapatam; l'*Artésien* qui se couvrit de gloire à Trinquemalé, le *Fendant* sur lequel il fut blessé à Goudelour, et le *Flamand* qui le ramena en France, à la conclusion de la paix. Après avoir fait partie de l'escadre d'évolutions armée en 1785, il commanda, en 1787 et 1788, comme chef de division, la station du Levant où il exécuta une croisière des plus utiles au commerce français. En 1790, il passa au commandement du *Tourville*, dans l'escadre d'Albert de Rions. En 1791 et 1792, il commanda la

station des mers de l'Inde comme contre-amiral. Vice-amiral, en 1793, il fut nommé au commandement des Mascareignes; mais, détenu la même année, il resta seize mois en prison, et revint en France, en 1810, après avoir perdu la presque totalité de la fortune de sa femme, riche créole. En 1814, Louis XVIII le nomma vice-amiral en retraite, et commandeur de Saint-Louis. Il est mort, le 13 août 1819, à Cordes, près Alby.

**SAINT-GEORGES** (Jacques-François GROUT, chevalier de), — chef d'escadre, naquit, le 27 septembre 1704, à Saint-Malo, d'une famille qui remontait, dit-on, au grand-oncle du célèbre Hollandais Grotius, entra, à l'âge de seize ans, au service de la compagnie des Indes, et y navigua en sous-ordre jusqu'en 1734, époque où il fut appelé à commander en chef. Dix ans plus tard, il revenait de son huitième voyage aux Indes, quand il reçut, en route, la nouvelle de la déclaration de guerre entre l'Angleterre et la France. Ayant relâché à Louisbourg, selon ses instructions, il y reçut l'ordre d'armer son vaisseau en guerre, et d'escorter en France, avec 3 navires du roi, la flotte du Canada et des Indes. Séparé par un coup de vent de ses bâtiments de guerre, il parvint cependant à accomplir heureusement sa mission. Chargé d'une semblable mission vers la fin de 1746, il appareilla de la rade de Groix au commencement de l'année suivante, rencontra en route 5 vaisseaux anglais auxquels il imposa par la fermeté de ses manœuvres, perdit une frégate dans une tempête qui ne dura pas moins de quinze jours, et eut encore à lutter contre l'insubordination de ses capitaines qui voulaient relâcher, enfin eut son escadre dispersée par un brouillard intense. A son arrivée à l'île d'Aix, où il avait été devancé par 4 de ses navires, Saint-Georges y trouva le chef d'escadre La Jonquière qui allait, avec 2 vaisseaux et 2 frégates, escorter au Canada 40 bâti-

ments marchands, et qui lui proposa de faire voile de conserve jusqu'au cap Finistère. Ils partirent, en effet, le 10 mai. Quatre jours plus tard, à la hauteur du cap Ortégal, ils rencontrèrent 14 vaisseaux de ligne commandés par les amiraux Anson et Warren. La Jonquière et Saint-Georges, malgré l'infériorité de leurs forces — ils n'avaient que 4 vaisseaux, 3 frégates et 5 bâtiments de la Compagnie — résistèrent héroïquement. Tous les navires de guerre français furent pris; mais les Anglais avaient été tellement maltraités, que le convoi confié à la garde de La Jonquière, et celui que Du Bois de la Motte ramenait du Canada furent sauvés. Le commandant, qui avait été blessé dans l'action, fut conduit prisonnier, ainsi que Saint-Georges, en Angleterre, et tous deux y reçurent l'accueil que méritait leur bravoure. Devenu quelque temps après chef d'escadre, et chargé, en 1761, de protéger les îles de France et de Bourbon, Saint-Georges força les vainqueurs de l'Inde à respecter nos deux dernières colonies. L'année suivante, il secourut notre allié l'iman de Mascate, et dispersa une nuée d'Arabes en formant en bataillon carré la poignée de combattants dont il disposait. Il survécut peu à ce triomphe, étant mort le 24 janvier 1763, à bord de son vaisseau, dans le canal de Mozambique, et Louis XV, en apprenant cette nouvelle, s'écria qu'il perdait en lui un de ses meilleurs officiers.

(*Biographie bretonne.* — *Essais de biographie maritime.* — Cunat, *Saint-Malo illustré par ses marins.*)

**SAINT-POL DE HÉCOURT** (Marc-Antoine, chevalier de), — capitaine de vaisseau, né en 1665, à...., d'une ancienne et noble famille de Bretagne, entra dans la marine, à quinze ans, et se fit bientôt connaître non-seulement par son intrépidité, mais aussi comme excellent manœuvrier, ce qui lui valut d'être nommé capitaine de vaisseau à vingt-huit ans, et d'être attaché au port de Dunkerque. Devenu en

quelque sorte le second de Jean Bart, il l'accompagna dans toutes ses entreprises. En 1694, commandant le vaisseau le *Mignon*, de 44 canons, qui faisait partie de l'escadre de Jean Bart, il prit, dans le combat livré entre le Texel et la Meuse, le *Prince-de-Frise*, vaisseau hollandais de 56 canons. En 1695, il concourut à la défense de Dunkerque. L'année suivante, toujours sous les ordres du grand corsaire, et avec son même vaisseau, le *Mignon*, il se rendit encore maître d'un vaisseau hollandais. En 1697, il alla avec Jean Bart conduire à Dantzig le prince de Conti qui, soutenu par la France, espérait se faire nommer roi de Pologne. Malheureusement l'électeur de Saxe ayant réuni des forces supérieures, l'expédition fut obligée de se rembarquer sans avoir rien fait. A la mort du héros dunkerquois, Saint-Pol, nommé commandant de la marine à Dunkerque, justifia cette faveur en s'emparant à l'abordage d'un vaisseau anglais dans la Baltique. L'année suivante (1703) il prit encore le *Salisbury*, vaisseau de 50 et une frégate de 38 qui escortaient un convoi de 30 voiles. Bien que bloqué dans Dunkerque par 7 vaisseaux anglais, il gagna les Orcades, et y enleva à l'abordage un des quatre vaisseaux hollandais formant l'escorte des bâtiments de la pêche du hareng, incendia les pêcheries, et s'empara en outre d'une frégate de 38 canons. En 1705, il prit encore deux bâtiments anglais et un suédois, non loin de Dunkerque. Dans une seconde sortie, il alla croiser avec quatre vaisseaux et une frégate dans la mer du Nord. Près du Doggers-Bank, il découvrit un convoi de 12 bâtiments marchands anglais escortés par trois vaisseaux de 56. Bart fils, qui commandait l'*Héroïne*, se chargea du convoi; Saint-Pol, des vaisseaux qui furent enlevés à l'abordage après trois heures d'un combat acharné, le 31 octobre 1705. Mais un coup de mousquet qu'il reçut dans la poitrine avant la fin de l'action ne lui

permit pas de jouir de son triomphe. Il a été inhumé le 6 novembre, auprès de Jean Bart, dans l'église Saint-Éloi de Dunkerque.

**SANÉ** (Jacques-Noel, baron), — inspecteur général des constructions navales, né le 18 février 1740, à Brest, d'un pilote vice-amiral, fut admis à quinze ans, comme aspirant élève constructeur, dans l'arsenal de Brest, et, après un noviciat de deux ans où il se fit remarquer par son aptitude précoce, obtint, en 1758, le brevet d'élève. Devenu, huit ans plus tard, sous-ingénieur constructeur au port de Brest, il suivit, pendant deux ans, sous l'inspection de Choquet de Lindu, les travaux des bâtiments civils, et, sous la direction d'Ollivier, ceux des constructions navales, puis il fut envoyé à la Martinique pour y construire un cure-môle et quatre gabares à vase, le tout doublé en cuivre. Quand il obtint, en 1774, le grade d'ingénieur constructeur, on le chargea d'abord de refondre, sur les plans de Groignard, les vaisseaux le *Sphinx* et la *Couronne*, puis de terminer la *Surveillante*, aux travaux de laquelle assista Du Couédie; enfin il fut admis à construire sur ses propres plans l'*Annibal*, vaisseau de 74. Cette épreuve décida de son avenir, et, on peut le dire, de celui de la construction française à cette époque. Lorsque la guerre d'Amérique vint nous forcer d'augmenter notre matériel naval, Sané eut à exécuter six frégates de 26 canons. Il construisit en outre le vaisseau de 74 le *Northumberland*, ce qui le fit comprendre, en 1782, au nombre des concurrents admis à présenter le plan type de chaque rang de vaisseau qui devaient dorénavant composer la flotte. Son plan d'un vaisseau de 74 portant des canons de douze à la seconde batterie obtint la préférence. Le premier qui fut exécuté à Brest s'appela le *Téméraire*. Sané l'emporta également, en 1786, pour le meilleur modèle des vaisseaux de 118; en 1788, pour celui des

vaisseaux de 80. Depuis cette époque jusqu'à nos jours, ces trois échantillons de navires ont eu pour origine les trois plans types de Sané, et une expérience de plus de soixante-dix ans en a consacré la supériorité. L'avantage surtout des trois-ponts ne fut pas dû seulement à la perfection de la coque, mais aussi à celle de la mâture et de la voilure qui ne les rendaient pas inférieurs aux frégates elles-mêmes pour la facilité d'évolution. Il n'a fallu rien moins que la révolution opérée dans l'architecture navale par la vapeur et les bâtiments blindés pour forcer de recourir à de nouveaux plans. Malgré ces éclatants services, Sané n'arriva aux fonctions de sous-directeur des constructions navales qu'en 1789, c'est-à-dire, à l'âge de près de cinquante ans. Il était enfin directeur depuis le 1er octobre 1792, lorsqu'il fut nommé chef civil, le 29 août de l'année suivante. Ces dernières fonctions, substituées à celles d'ordonnateur, étaient totalement inconciliables avec les premières. Il les cumula pourtant, par arrêté spécial des représentants du peuple Jean Bon Saint-André et Bréard, dont la toute-puissance s'inclinait ainsi devant son génie. Sané du reste, exclusivement occupé de ses travaux, resta étranger à tout esprit de parti, et n'eut qu'une idée constante, celle de fournir à la France, quel que fût son gouvernement, les vaisseaux dont elle avait tant besoin. C'est ainsi qu'il fit le *Cassard* et le *Vétéran*, pour satisfaire au désir de la Convention qui voulait dans ses escadres des vaisseaux de 74 portant des canons de 24 à la seconde batterie. C'est aussi à cette époque qu'il reçut de Forfait un défi qui ne pouvait aboutir; car celui-ci proposait un plan de frégate qui aurait été construite avec les formes de Sané, mais dans des dimensions toute différentes. Nommé, par le Directoire, inspecteur des constructions de la marine depuis Saint-Malo jusqu'à Bayonne, nspecteur général du génie maritime par le Premier Consul,

officier de la Légion d'honneur et baron par l'Empereur, Sané justifia ces distinctions en ne cessant de s'occuper, sous l'Empire comme sous le Consulat, du perfectionnement de nos constructions navales. Ainsi son plan type du *Pluton*, dressé en 1802, servit à la construction des petits vaisseaux de 74 destinés à naviguer sur l'Escaut; ceux du *Commerce-de-Paris* et de l'*Austerlitz*, — le premier, rasé depuis d'une batterie et devenu de 1840 à 1863, sous le nom de *Borda*, le vaisseau-école (c'est aujourd'hui le *Vulcain*) ; — construits en 1808, servirent de type, le *Commerce de Paris*, aux vaisseaux de 110 imités des trois-ponts anglais, l'*Austerlitz*, aux trois-ponts de 118, portant jusqu'à 132 bouches à feu, et ayant du dix-huit au lieu de douze à la troisième batterie. Nommé chevalier de Saint-Louis et de Saint-Michel sous la Restauration, Sané, après soixante-trois ans de service, fut mis à la retraite, en 1817, brusquement et sans avis préalable, bien qu'il eût conservé toutes ses facultés. Aussi Charles X lui donna-t-il une réparation méritée, en le nommant grand officier de la Légion d'honneur. L'illustre vieillard, qu'on appelait déjà depuis longtemps le *Vauban de la marine*, survécut près de trois ans à cette dernière distinction, car il ne s'éteignit que le 23 août 1831, à Paris. membre de l'Académie royale de marine et de l'Institut, Sané avait encore largement contribué au progrès des mathématiques appliquées. Son nom a été donné à une frégate de la flotte qui s'est perdue en 1859 sur la chaussée de Sein.

(*Biographie bretonne*.)

**SARTINE** (ANTOINE-JEAN-RAYMOND-GUALBERT-GABRIEL DE), — magistrat et ministre de la marine, né en 1729, à Barcelone d'une famille originaire d'Espagne, se destina de bonne heure à la magistrature, fut reçu conseiller au Châtelet, en 1752, lieutenant-criminel au même siége, en 1755, maître des requêtes, en 1759, et, la même année, lieutenant-géné-

ral de police, fonctions dans lesquelles il se montra un des plus habiles successeurs du premier d'Argenson. Le titre de conseiller d'État fut la récompense de ses services dans cette partie. En 1774, Turgot ayant donné sa démission de ministre de la marine, après un mois de fonctions, pour devenir contrôleur général, Sartine, appelé à le remplacer, n'était guère apte à exercer un ministère qui avait si peu de rapports avec ses travaux antérieurs; mais il fallait un magistrat rigoureux, pour dompter l'esprit d'anarchie qui régnait dans les divers corps de la marine. Sartine eut du moins le bon sens de prendre pour conseil Fleurieu, auquel il confia la direction des ports et des arsenaux, et qui coopéra activement aux ordonnances de 1776. Elles réformaient l'administration de la marine, en restreignant l'autorité du corps administratif, et réunissaient les officiers de port ou *bleus*, roturiers pour la plupart, aux officiers *rouges*, sortis du corps privilégié des gardes de la marine, en leur faisant prendre rang immédiatement après eux. Trois mois avant ces ordonnances, ordre avait été donné d'armer 20 vaisseaux de ligne à Brest et à Rochefort, et les constructions furent activement poussées pendant la guerre d'Amérique. Mais il ne s'agissait pas seulement de créer des forces navales ; il fallait les diriger, et Sartine ne put remplir cette tâche difficile. Lui qu'on accusa plus tard de prodigalité, ne s'attachait au contraire qu'à conserver et à entretenir la flotte, lorsqu'il eût fallu savoir la sacrifier à propos pour vaincre. De là des irrésolutions et des instructions ambiguës qui expliquent les opérations sans résultats des escadres franco-espagnoles. En 1780, ayant dépassé de douze millions le crédit alloué à son département, il fut vivement attaqué par Necker qui mit en demeure Maurepas d'opter entre sa démission ou la révocation de Sartine. Celui-ci fut congédié et remplacé par le marquis de Castries.

Au commencement de la Révolution, Sartine se retira en Espagne, et mourut à Tarragone, le 3 septembre 1801. Il a laissé son nom au règlement de 1780 concernant la salubrité des vaisseaux et la sûreté des équipages.

**SAVARY** (Daniel), — contre-amiral, né le 1er février 1743, à Salles (Charente-Inférieure), appartenait à une famille distinguée de l'Aunis. Il navigua d'abord au commerce, puis entra, en 1761, dans la marine de l'État, et, jusqu'à la paix de 1763, servit, comme pilotin et volontaire, sur le vaisseau le *Saint-Michel* et sur la gabare la *Nourrice*. Après le traité de Versailles, il retourna au commerce, de 1765 à 1780, navigua comme lieutenant et second au service de la Compagnie des Indes, et fit plusieurs campagnes en Amérique, dans l'Inde et en Chine. A son retour en France, il partit, comme enseigne, sur l'*Ajax*, dans l'escadre du bailli de Suffren, se distingua dans les cinq combats de l'Inde, et fut blessé au premier, celui de Madras. Lieutenant de vaisseau, en 1786, il fut embarqué sur la frégate l'*Étoile*, avec laquelle il fit, dans les mers de l'Inde, une campagne de dix-huit mois qui lui valut la croix de Saint-Louis. S'étant distingué, en 1791, comme lieutenant en pied de la *Néréide*, lors d'un coup de vent que cette frégate essuya aux Açores, il fut nommé au commandement de la *Capricieuse*, avec mission de retourner à Saint-Domingue, alors en pleine insurrection. Ayant réussi momentanément à y maintenir l'ordre, il fut promu capitaine de vaisseau, et chargé d'aller prendre dans la rivière de Nantes un convoi destiné pour les Antilles. Là aussi il trouva le pays en insurrection, repoussa les rebelles de Paimbœuf, et, autorisé à rester en Loire, conserva le pays à la Convention qui décréta à cette occasion qu'il avait *bien mérité de la patrie*. Après la pacification de la Loire-Inférieure, Savary fut nommé au commandement de la division navale réunie en rade de l'île d'Aix. Là encore, il eut

à lutter contre l'esprit de révolte répandu dans les équipages. Même insubordination à Toulon, où il fut appelé au commandement du vaisseau la *Victoire*, faisant partie de l'escadre du vice-amiral Martin. Néanmoins ce bâtiment fut un de ceux qui se distinguèrent le plus à l'affaire du cap Nolis. Entièrement démâtée, et criblée de boulets, la *Victoire* combattit pendant cinq heures et demie, et eut grande peine à gagner Toulon. En 1798, lors de la seconde expédition d'Irlande, il eut le commandement de la division de Rochefort, chargée, concurremment avec celle de Brest, de porter des troupes dans l'île. Elle se composait de trois frégates et d'une corvette. Savary, qui avait arboré son guidon de commandement sur la *Concorde*, partit le 6 août, et, après avoir fait route pendant quelque temps à l'O.-S.-O., pour éviter les croisières anglaises, débarqua ses 1200 hommes dans la baie de Killala, et revint heureusement à Bordeaux, le 7 septembre. Dans une seconde traversée opérée la même année, pour apporter des renforts à l'armée d'Irlande, il mouilla dans la baie de Sligo, où, apprenant la défaite du général Humbert et le désastre de la division Bompard, il remit à la voile. Attaqué, au sortir même de la baie, par deux vaisseaux et une frégate de l'escadre de Warren, il leur gagna le vent par une série d'habiles manœuvres, maltraita un des vaisseaux ennemis, prit champ, et revint à Rochefort, mettant une fois de plus en défaut la croisière anglaise. Nommé ensuite au commandement d'une des divisions de l'escadre de La Touche-Tréville qui porta les troupes destinées à l'expédition de Saint-Domingue, ce fut lui qui ramena en France Toussaint-Louverture sur le *Héros*. Élevé au grade de contre-amiral, en 1802, il fut encore nommé au commandement d'une des divisions de la flottille de Boulogne, et se fit particulièrement remarquer, lors de l'attaque dirigée, le 2 octobre 1804, par lord

Keith, contre la ligne d'embossage formée par Lacrosse. Mais il y contracta aussi le germe d'une maladie qui finit par l'enlever, le 22 novembre 1808, à Mauzé (Deux-Sèvres). Il était commandant de la Légion d'honneur depuis la création de l'Ordre.

**SÉGOND** (Adrien-Joseph), — capitaine de vaisseau, naquit, le 10 mai 1769, à Montluçon (Allier); débuta, à l'âge de quatorze ans, dans la marine, comme mousse, par une campagne de dix-huit mois dans l'Inde, sur le navire de commerce le *Henri IV;* revint compléter ses études sous le toit paternel; embarqua, en 1788, comme enseigne, sur la *Madame*, destinée aussi pour les mers de l'Inde, et, en 1792, passa, comme lieutenant, sur l'*Émilie* de Bordeaux, avec laquelle il fit deux campagnes aux Antilles. En 1793, la guerre ayant interrompu le commerce français, il obtint le commandement d'un cutter de 14 canons, l'*Éclair*, armé en course par des négociants de Quimper. Ce bâtiment devant aller terminer son armement à Lorient, Ségond partit de Quimper avec trois hommes à bord, remorqué par deux bateaux de pêche et sous la protection d'une canonnière de l'État. A la hauteur des Glénans, un lougre anglais attaqua la canonnière, et envoya six hommes à bord de l'*Éclair* pour s'en emparer. Ségond enivra trois d'entre eux et les enferma, contraignit les trois autres à se rendre, et, remorquant lui-même son bâtiment, alla se mettre sous la protection des forts de Groix, forçant ainsi le lougre qui s'était emparé de la canonnière, à faire retraite. Ce trait de résolution valut à Ségond le grade d'enseigne provisoire et le commandement du cutter qui fut acheté par la République. Après avoir combattu pendant six mois à l'embouchure de la Vilaine les insurgés bretons, Ségond passa, en qualité de lieutenant de vaisseau, sur le *Tyrannicide,* faisant partie d'une division aux ordres du contre-amiral Re-

naudin. En se rendant de Brest à Toulon, on rencontra sur les côtes de Catalogne un vaisseau espagnol que le *Tyrannicide* chassa à coups de canon jusque sur la rade de Palamos. Ségond, officier de manœuvre en cette circonstance, se fit remarquer par l'habileté de ses évolutions. Quelque temps après, il alla prendre à Nantes le commandement du corsaire l'*Active* qui fut capturé presque aussitôt après sa sortie du port. Fait prisonnier et conduit en Angleterre, il voulut se venger en enlevant le roi Georges III, à Weymouth. Après son évasion, il arriva à Paris, où il exposa son plan à Bruix. Le Directoire, l'ayant d'abord approuvé, mit à sa disposition les deux frégates la *Fraternité* et la *Bellone*; mais il reçut bientôt, avec un contre-ordre, le grade de capitaine de frégate, et le commandement de la *Fraternité* qu'il échangea, peu après, pour celui de la *Loire*. C'est sur cette dernière frégate qu'il s'est immortalisé. La *Loire* faisait partie de la division Bompard qui portait des troupes destinées à opérer un débarquement en Irlande. Rencontré, le 12 octobre 1798, par des forces supérieures, le *Hoche*, seul vaisseau de l'escadre, fut pris, et aussitôt qu'il eut amené, les huit frégates s'enfuirent. Ségond, qui avait audacieusement attaqué le *Robust*, pour sauver son chef, livra, dans l'espace de quelques jours, quatre nouveaux combats avant d'amener ses couleurs. Le premier eut lieu pour couvrir la retraite. Les frégates durent passer sous la volée du *Foudroyant*, vaisseau de 80, qui leur fit beaucoup d'avaries, notamment à la *Loire*. Aussi, pour échapper à l'*Anson*, vaisseau rasé dont il devait encore essuyer le feu, Ségond hissa-t-il un pavillon anglais au-dessus des couleurs nationales, espérant faire passer son vaisseau pour une prise amarinée. La ruse ayant été éventée, il se débarrassa de l'*Anson* par une canonnade vigoureuse et d'habiles manœuvres. Le lendemain, 13, il rencontra la *Sémillante*, bâtiment français avec lequel il na-

vigua de conserve jusqu'au 15, ayant toujours des ennemis en vue. Le 16, il eut connaissance de deux frégates et d'une corvette anglaises. Atteint par celle-ci, le *Kanguroo*, il la démâta d'un de ses mâts de hune, et profita de cette avarie pour s'éloigner avant l'arrivée des frégates. Mais le lendemain, il ne put éviter une des deux : c'était la *Mermaid*, de 40 canons. Le combat dura plusieurs heures et fut des plus acharnés. Enfin, après une série d'habiles manœuvres Ségond parvint à désemparer la frégate anglaise de deux de ses mâts, et celle-ci lui abandonna le champ de bataille. Trop maltraité lui-même pour la pouvoir poursuivre, il essayait péniblement de gagner un port de France, quand, le 18 au matin, il reconnut de nouveau l'*Anson* et le *Kanguroo*. La victoire étant impossible, il ne restait d'autre parti que de combattre pour l'honneur du pavillon. Ségond lutta encore plus d'une heure contre l'*Anson;* à la fin, écrasé par son adversaire, il fut obligé de se rendre. Il resta prisonnier en Angleterre jusqu'en 1800. Il s'attendait à être promu capitaine de vaisseau ; il ne le fut pourtant qu'en 1803, après l'expédition de Saint-Domingue. On le nomma alors au commandement du vaisseau l'*Alexandre* qui faisait partie de l'armée navale de Brest commandée successivement par Trauguet et Ganteaume. Mal apprécié par le second de ces amiraux et abreuvé de dégoûts, il offrit de se démettre de son commandement, ce qui lui fut accordé en octobre 1806, et depuis cette époque, il ne fut employé qu'au service du port. Il est mort à Quimper, le 15 janvier 1813.

**SÉGOND** (Alexandre), — médecin en chef de la marine, fils du précédent, né à Brest, le 9 janvier 1799, était parvenu au grade de chirurgien de 2e classe, lorsqu'en 1828, animé du désir d'étudier les maladies des gens de mer sur les lieux mêmes où elles sévissent avec le plus d'intensité, il demanda et obtint d'être attaché au service médical

de Cayenne, où sa sagacité lui fournit les moyens d'appliquer au traitement de ces maladies un mode rationnel que la science et l'humanité ont également sanctionné. L'Académie royale de médecine et la Société de médecine de Paris lui témoignèrent leur approbation en le choisissant pour correspondant, et le gouvernement, en le nommant médecin en chef et officier de la Légion d'honneur. D'une constitution faible, il avait été plusieurs fois atteint d'hémoptysie, lorsque les progrès de cette affection, aggravée sous le ciel des tropiques par des travaux assidus, le déterminèrent à revenir en France. Peu après son arrivée à Bordeaux, il succomba à Langon (Gironde), le 10 juillet 1841. Il a publié : *Documents relatifs à la méthode éclectique employée contre la dyssenterie*. Paris, 1836, in-8° ; — *Essai sur la névralgie du grand sympathique, maladie connue sous les noms de colique végétale, de Poitou, de Devonshire, de Madrid, de Surinam, et sous ceux de barbiers, de béribéris, etc.* Paris, 1837, in-8°. Ce livre, imprimé à l'Imprimerie royale, méritait bien cet honneur, car il renferme des préceptes d'une justesse chaque jour démontrée par l'expérience ; — *De la gastro-entérite chez les nègres, vulgairement appelée mal d'estomac ou de cœur* (*Annales maritimes*, etc. t. LIV) ; — *Nouvelles observations sur la dyssenterie* (*ibid.*, t. LXVII) ; réponse un peu acerbe à une lettre de M. Cornuel, médecin de la marine, insérée dans le même recueil (t. LXIV), et dans laquelle ce dernier critiquait l'emploi des pilules de Ségond dans le traitement de la dyssenterie ; — *Question de l'esclavage, lettre à M. Jollivet, membre de la chambre des députés* (*ibid.*, t. LXXIII) ; réfutation des observations de M. Jollivet sur un rapport de M. de Tocqueville.

(*Notice de M. J. Roux dans le t. LXXVI des Annales maritimes, etc. — Documents particuliers.*)

**SEIGNELAY** (Jean-Baptiste COLBERT, marquis de), —

ministre de la marine, fils aîné du grand Colbert, a pris son nom d'un ancien marquisat de Bourgogne qui avait été acheté par son père. Il naquit à Paris, en 1651, et se forma aux affaires sous la direction de Colbert qui rédigea pour lui de longues et minutieuses instructions, les plus beaux morceaux qu'on ait de sa plume. Il en profita si bien que, dès 1671, il eut la survivance de la charge de secrétaire d'État, et qu'il fut associé, l'année suivante, en cette qualité, au conseil de marine qui fut établi par Louis XIV, et où l'on élabora la fameuse ordonnance de 1681. C'est à partir de 1676 qu'il commença à diriger les affaires navales, et qu'il acheva d'élever la marine française à ce haut degré de puissance qu'elle atteignit vers la fin du XVII$^{e}$ siècle. A sa mort, en effet, la flotte comptait plus de 300 navires et près de 80,000 inscrits. On lui reproche seulement d'avoir surchargé nos bâtiments d'un luxe ruineux, oublieux en cela des maximes de Colbert qui voulait pour nos vaisseaux de guerre cette mâle simplicité à laquelle on est revenu de nos jours. Il greva ainsi le budget de son département, si bien que Louis XIV, en lutte, d'ailleurs, contre l'Europe entière, fut contraint, en 1694, de substituer la course aux guerres de flotte. A la mort de son père, Seignelay n'eut que les fonctions dont il avait obtenu la survivance, c'est-à-dire la marine, la maison du Roi et les affaires ecclésiastiques. Plein de feu et d'intelligence, mais ayant pour mobiles l'ambition et le plaisir, plutôt que le devoir, il fit éclater, pour de frivoles motifs, la guerre entre la France et Gênes, et vint présider au bombardement de cette ville. Au début de la guerre de la succession d'Angleterre, il monta sur le vaisseau de Tourville, recherchant une bataille que l'ennemi évita et que Louis XIV, d'ailleurs, défendit. L'année de la bataille de Béveziers, qui devait être celle de sa mort, il fit construire, dans l'espace de trois mois, à Rochefort, quinze

galères qui, néanmoins, ne purent prendre part à cette journée. Après ce grand triomphe, mourant, il voulait que Tourville envahît l'Angleterre, bien que l'amiral Herbert eût enlevé toutes les bouées et balises des côtes de la Tamise, et, injuste à l'égard du grand marin qui le suppliait humblement d'avoir plus de confiance en lui, il s'était oublié jusqu'à dire qu'il y avait des gens « braves de cœur qui ne l'étaient pas de tête. » Le 3 novembre de cette même année 1690, il s'éteignit avant d'avoir accompli sa trente-neuvième année, perte irréparable en ce sens qu'il ne léguait à personne le secret de cette administration maritime, agrandie par lui. Il laissait seulement le code des armées navales, promulgué en 1689, ordonnance monumentale où furent coordonnés, refondus et complétés les édits et règlements du grand Colbert, et qui est encore la principale base de notre législation maritime. On doit aussi lui savoir gré d'avoir continué les traditions paternelles, en protégeant les réformés, autant qu'il le put dans les limites de ses attributions. Il avait, en effet, essayé inutilement de retarder la révocation de l'édit de Nantes. D'un esprit brillant et plus cultivé que son père, qui n'avait appris le latin qu'à cinquante ans, Seignelay s'était fait de nombreux amis parmi les gens de lettres, et c'est à lui que Boileau dédia sa neuvième épître : *Rien n'est beau que le vrai.*

**SERCEY** (Pierre-César-Charles-Guillaume, marquis de), — vice-amiral, né le 26 avril 1753, au château de Jeu, près d'Autun (Saône-et-Loire), descendait d'une noble famille de Bourgogne. Il perdit son père dès l'âge de cinq ans, se voua, comme son aîné, à la marine, et, avant quatorze ans, partit pour Brest, où il fut embarqué, comme volontaire, sur la frégate la *Légère*, avec laquelle il fit une campagne de neuf mois aux Antilles. Il navigua ensuite sur la corvette l'*Heure-du-Berger* qui désarma à l'île de France; sur la frégate l'*Ambulante*,

en qualité de garde; puis sur la flûte le *Gros-Ventre* et la frégate l'*Oiseau*, employées à la découverte des terres australes; sur l'*Amphitrite*, commandée par le comte de Grasse; enfin sur la *Boudeuse*, avec laquelle il revint à Brest, le 12 juin 1778, cinq jours avant le combat de la *Belle-Poule* contre l'*Aréthuse*. La Clocheterie ayant relâché à Plouescat, à cause de ses avaries, Sercey fut expédié de Brest pour lui porter secours, et ramena la frégate, en passant entre les rochers et la côte, à la vue de l'escadre anglaise. Nommé enseigne, en 1779, il navigua encore sur divers autres bâtiments, et reçut, à la fin de la même année, le commandement du cutter le *Sans-Pareil* qui fut pris par une division anglaise, le 26 juin 1780, en se rendant de la Martinique à Saint-Domingue. Rendu trois mois après à la liberté, Sercey commanda encore le *Serpent*, puis la *Levrette* qui essuya plusieurs coups de vent en revenant en France, et coula bas d'eau aux Açores. Chevalier de Saint-Louis, en 1782, et peu après lieutenant de vaisseau, il était embarqué en cette qualité sur la *Nymphe*, lorsque cette frégate, de concert avec la *Concorde*, reprit la *Cérès*, corvette capturée quelques jours auparavant par Hood, et s'empara de deux navires négriers (16 décembre 1782). Six semaines plus tard, cette même frégate, naviguant de conserve avec l'*Amphitrite*, rencontra l'*Argo*, de 54, qui ramenait en Angleterre le gouverneur général des Antilles. Après un combat de plusieurs heures, le vaisseau anglais fut pris, et ce fut Sercey qui l'amarina. Devenu ensuite commandant de la *Nymphe*, après la mort de son chef, le vicomte de Mortemart, il reçut la mission d'escorter un convoi qu'il conduisit heureusement à Brest. Pendant la paix, il continua de naviguer, et obtint le grade de capitaine de vaisseau, en 1792. Promu contre-amiral l'année suivante, peu de jours après la déclaration de guerre à l'Angleterre, il partit de Brest pour Saint-Domingue, avec le

vaisseau l'*Éole*, en compagnie de l'*America*. Il devait prendre sous son escorte les navires du commerce qui seraient prêts à effectuer leur retour en France. C'était au plus fort de l'insurrection de la colonie. Sercey ne put sortir avec le convoi qu'en juin, et le conduisit dans la baie de Norfolk. A son retour à Brest, il fut destitué comme noble, et enfermé au Luxembourg; mais la chute de Robespierre le rendit à la liberté, et on le réintégra dans son grade. Nommé, en 1796, au commandement d'une escadrille composée de 4 frégates et de 2 corvettes, il débarqua aux îles de France et de la Réunion les troupes dont il était chargé; mais les commissaires Baco et Burnel qui avaient reçu mission de mettre à exécution, dans ces îles, le décret relatif à l'émancipation des nègres, mal accueillis par les colons et par le gouverneur Malartic, furent obligés de revenir en France. Quant à Sercey, reprenant la mer, avec deux frégates de plus qu'il trouva à l'île de France, ainsi qu'un aviso, il alla croiser dans les mers de l'Inde. Après quelques prises, dont une seule importante, il rencontra, au détroit de Malacca, deux vaisseaux anglais l'*Arrogant* et le *Victorious* (8 septembre). Le combat fut des plus brillants : au bout de quatre heures de lutte, les deux vaisseaux, en très-mauvais état, cédèrent le champ de bataille aux six frégates. Sercey se répara à l'archipel Merghi, et continua à tenir la mer; mais après une croisière sans succès, il revint à l'île de France, en février 1797. L'anarchie continuait dans la colonie. Contrarié dans ses plans par le gouverneur, abandonné par la métropole dont il ne recevait pas de nouvelles, Sercey expédia pour France quatre de ses frégates, et avec les autres, continua sa croisière; mais après de nombreuses prises, trois de ses bâtiments, disséminés, succombèrent l'un après l'autre. Ce fut d'abord la *Prudente* qui fut prise à l'ile de France, après une heure et demie de combat contre une frégate anglaise; puis la

*Forte*, qui se rendit à la *Sibylle*, à l'embouchure du Gange, après un sanglant combat (1er mars 1798); enfin la *Preneuse*, commandant L'Hermitte qui, échouée à l'entrée du Port-Louis, en décembre 1800, fut incendiée par le commodore Hotham. La *Brûle-Gueule* seule arriva en France, en septembre 1799. Sercey, qui avait commandé cette corvette, lorsque, de concert avec la *Preneuse*, elle se défendit si vigoureusement, à l'île de France, contre cinq navires anglais, dont trois vaisseaux de ligne, ne revint qu'après la paix d'Amiens. Sa conduite et ses opérations ayant été l'objet de jugements divers, il crut devoir adresser un rapport explicatif à Decrès. Pour toute réponse, on lui enjoignit de continuer ses services dans le même grade. Sercey, qui avait espéré être nommé vice-amiral, demanda sa retraite qu'il obtint en 1804, et se retira à l'île de France. Lorsqu'en 1810, la colonie fut attaquée par les Anglais, il offrit de contribuer à sa défense, bien que n'étant plus au service, et le général Decaen lui confia le commandement d'une partie de l'île. Après la capitulation, il revint en France. La Restauration le remit en activité, et lui conféra les grades de vice-amiral et de grand'croix de Saint-Louis ainsi que de la Légion d'honneur. Admis définitivement à la retraite, en 1832, il est mort à Paris, le 10 août 1836, après avoir été créé pair de France par Louis-Philippe. Son nom est inscrit sur l'arc de triomphe de l'Étoile.

**SEUIL** (PIERRE DE CHERTEMPS, CHEVALIER DE), — intendant de la marine, né dans le premier quart du XVIIe siècle, exerçait les fonctions de président et lieutenant-général au présidial de Marennes, lorsque Colbert l'envoya, en 1661, à Brest en qualité de commissaire de marine. Détaché momentanément à la Rochelle sous les ordres de Colbert de Terron, pendant que Duquesne exécutait les travaux de Brest au double titre de chef militaire et administratif, il

fut rappelé à Brest, en 1666, Duquesne ne pouvant suffire à tout, pour y prendre la direction supérieure des affaires de la marine, et présida, non-seulement à la construction des édifices du port, mais encore à celle des vaisseaux, et même après le départ de Duquesne, en 1672, il poursuivit et mena à bonne fin la création du port de Brest. Intendant depuis 1674, il fut pourvu, en 1680, d'une charge de président à mortier au parlement de Bretagne, et néanmoins continua d'exercer ses fonctions administratives à Brest jusqu'en décembre 1683, époque où il fut remplacé par Desclouzeaux. Nous ignorons s'il alla ensuite exercer ses fonctions au parlement. Il vivait encore en 1703, époque où il se démit de son siége en faveur de son fils, et se retira vraisemblablement dans une de ses terres; mais nous n'avons pu découvrir ni le lieu ni la date de son décès.

**SGANZIN** (Joseph-Mathieu), — inspecteur général des ponts et chaussées et des travaux maritimes, né à Metz, le 1er octobre 1750, appartenait à une famille d'origine italienne, venue en France à la suite des guerres du Piémont. Il entra à l'École des ponts et chaussées, en 1768, et en sortit, en 1775, en qualité de sous-ingénieur. Inspecteur breveté, en 1785, il fut appelé, en 1788, à diriger les travaux du Havre sous les ordres de Lamblardie qu'il remplaça, en 1793, avec le titre d'ingénieur en chef. En 1795, il devint son collaborateur au conseil placé près la commission des travaux publics, et fut envoyé avec Mandar pour explorer tous les travaux intérieurs et maritimes de la Hollande. Appelé, en 1798, à remplacer Lamblardie, il fut chargé, l'année suivante, d'organiser le port d'Anvers, et pourvu, en 1800, des fonctions de directeur des travaux maritimes de tous les ports de France. En 1803, il devint inspecteur-général des ponts et chaussées, et fut, peu après, décoré de la croix de la Légion d'honneur. De 1804 à 1805, il eut à organiser tous

les travaux de Boulogne et des ports de la Manche, lors de la descente projetée en Angleterre, et fut associé, sous l'Empire, à tous les grands projets de Napoléon sur les différents ports de la Belgique et de la Hollande. Ces travaux n'interrompirent pas le cours de construction dont Sganzin était chargé à l'École Polytechnique, cours qu'il publia pour la première fois, en 1807, sous le titre modeste de *Programmes ou résumés des leçons d'un cours de construction*, etc., et dont il s'acquitta jusqu'en 1812, époque de sa suppression pour cause d'économie. Membre de la commission mixte des travaux publics, en 1813, inspecteur-général des travaux maritimes par ordonnance du 21 mai 1814, il fut promu officier de la Légion d'honneur, le 12 août de la même année. Il fit ensuite partie des commissions mixtes des travaux publics, et devint, en 1819, chevalier de Saint-Michel, membre, puis président de la commission consultative des travaux de la marine. Retraité, en 1835, avec le cordon de commandeur de la Légion d'honneur, il est mort, à Bougival, le 10 janvier 1837. Une quatrième édition de son cours, en 3 vol. in-4° de texte et un atlas in-f° de 80 pl. a été publié, en 1839, par M. Reibell, aujourd'hui inspecteur général des travaux maritimes.

(*Notice en tête du 1er vol. de la 4e édit. du Cours de construction.*)

**SOURDIS** (Henri d'ESCOUBLEAU de), — archevêque de Bordeaux et lieutenant-général des armées navales, né, vers 1575, d'une ancienne famille qui eut pour berceau la terre d'Escoubleau, près de Châtillon-sur-Sèvre, en Poitou, entra dans les ordres, succéda, en 1623, à son oncle dans l'évêché de Maillezais, et plus tard (1628), à son frère François, en qualité d'archevêque de Bordeaux. Mais, plus fait pour porter l'épée que la mitre, il obtint de Richelieu d'être appelé à concourir au siége de la Rochelle, comme intendant de

l'artillerie, et directeur des vivres. Il y fit preuve de telles qualités militaires que, dans la guerre contre l'Espagne, Richelieu lui conféra le titre de « chef des conseils du roi en l'armée marine » sous les ordres du comte d'Harcourt, lieutenant-général de la flotte. L'expédition partit, en 1636, de Saint-Martin de Ré; mais, retardée par divers incidents, entre autres par la jalousie de Pontcourlai, général des galères, elle ne s'empara qu'en 1637, après deux mois et demi de résistance, de l'île Sainte-Marguerite. L'année suivante, Sourdis, seul chargé de la direction de la flotte du Ponant, vint seconder les opérations de l'armée de terre en Espagne. C'est dans cette campagne qu'il incendia toute une flotte espagnole dans la rade de Guétaria, près de Fontarabie. En 1639, avec l'appui de quelques navires, il emporta les deux places de Loredo et de Santona en Biscaye. En 1640, il s'empara de plusieurs bâtiments espagnols sur la rade de Naples. En 1641, chargé du blocus maritime de la place de Tarragone que le maréchal de la Motte-Houdancourt assiégeait par terre, il ne put empêcher un convoi de ravitailler la place. Disgrâcié pour cet échec, il quitta la carrière des armes, et ne s'occupa plus désormais que du soin de ses ouailles. Il mourut en 1645, et son corps fut transporté dans la chapelle de l'ancien château de Jouy, près Versailles, domaine de sa famille. Sourdis a laissé des *Mémoires* qui ont été publiés, en 1839, par Eug. Süe. Il était d'un caractère très-impérieux. Le duc d'Épernon, gouverneur de Guyenne, non moins hautain mais plus brutal, s'emporta, dans un différend très-vif avec lui, jusqu'à le frapper. Richelieu, ennemi d'Épernon, prit cette affaire fort à cœur, et le duc dut faire à Sourdis les excuses les plus humiliantes.

**SUFFREN-SAINT-TROPEZ** (Pierre-André de), — vice-amiral, ayant rang de maréchal de France, et bailli de l'ordre de Malte, naquit le 13 janvier 1729, au château de

Saint-Cannat, arrondissement d'Aix, d'une noble et antique famille de Provence, et était le troisième fils du marquis de Suffren. Dès son enfance, il fut destiné à entrer dans l'ordre de Saint-Jean de Jérusalem, et par conséquent étudia la navigation, débuta, en 1743, dans la marine, comme garde sur le *Solide*, fit ses premières armes sous le chevalier de Court au combat de Toulon, et participa ensuite à l'expédition de Macnemara qui battit les Anglais dans les Antilles, ainsi qu'à celle du duc d'Enville. Promu au grade d'enseigne, en 1747, Suffren fut fait prisonnier, la même année, sur le *Monarque*, faisant partie de l'escadre de Létanduère, au combat du cap Finistère. Délivré par la paix d'Aix-la-Chapelle, il se fit admettre dans l'ordre de Malte comme chevalier, et servit jusqu'en 1754 sur les bâtiments de la Religion. Nommé lieutenant de vaisseau, en 1756, il assista à la bataille de Minorque, sous La Galissonnière; mais, moins heureux sous La Clue, il vit la défaite de Santa-Maria, et le vaisseau qu'il montait, l'*Océan*, ayant été brûlé à Lagos sous le canon des forts portugais, il fut fait prisonnier pour la seconde fois. Au bout de quelques mois, il revint à Toulon ; mais il resta plusieurs années sans être employé, vu l'épuisement de notre marine. En 1764 pourtant, il eut mission de protéger le commerce de la Méditerranée; en 1765, il prit part à l'expédition de Larrache. Capitaine de frégate, en 1767, il partit bientôt après pour Malte, et, pendant quatre ans, courut contre les corsaires barbaresques. C'est pendant cette période qu'il fut élevé au grade de commandeur de l'Ordre. En 1772, promu au grade de capitaine de vaisseau, il servit tour à tour dans le Levant et dans les escadres d'évolutions de Du Chaffault et de M. de Broves. Au début de la guerre d'Amérique, il alla avec son vaisseau, le *Fantasque*, se réunir à l'escadre du comte d'Estaing, se distingua à l'affaire de Newport, assista à l'échec de Sainte-Lucie et au brillant

combat de la Grenade, suivi de la tentative infructueuse contre Savannah. En 1780, nous le retrouvons sur le *Zélé*, commandant la division légère de la flotte franco-espagnole aux ordres de Don Luis de Cordova. L'ennemi ayant échappé à sa poursuite, grâce au doublage en cuivre dont ses navires étaient revêtus, Suffren adressa au ministre un mémoire sur la nécessité d'adopter cette invention encore récente. L'année suivante (1781), la France ayant décidé de secourir la Hollande, Castries, d'après le conseil du comte d'Estaing, confia cinq vaisseaux à Suffren pour porter des troupes au Cap, et protéger les colonies hollandaises de l'Inde. Eu égard à cette mission, il était autorisé à porter le pavillon de chef d'escadre dans les mers de l'Inde. Suffren partit de Brest le 22 mars; un mois plus tard, il rencontra dans la baie portugaise de la Praya, de l'île Santiago du Cap-Vert, l'escadre du commodore Johnston, l'attaqua au mouillage, et la mit hors d'état de le précéder; puis il ravitailla la colonie du Cap, et arriva à l'île de France, où il opéra sa jonction avec l'escadre du comte d'Orves. On se dirigea bientôt vers l'Inde. En route, Suffren, qui commandait le *Héros*, rencontra l'*Hannibal*, vaisseau anglais de 50 canons : il lui donna la chasse, et le força de se rendre. Devenu chef d'escadre, par suite de la mort de M. d'Orves, Suffren fut enfin libre d'agir. Il alla chercher immédiatement l'amiral anglais Hugues, le rencontra pour la première fois à la hauteur de Madras (17 février), l'attaqua en deux colonnes, et le désempara; mais la mollesse de plusieurs de ses capitaines, et le calme qui survint, l'empêchèrent de poursuivre son avantage. Il débarqua alors à Porto-Novo les troupes envoyées au secours du sultan de Mysore, Hayder-Ali, puis se remit à la poursuite de Hugues. Un second et terrible combat s'engagea en vue de l'îlot de Provédien, sur la côte orientale de Ceylan. L'Anglais y fut encore maltraité; malheureusement

des grains et des sautes de vent séparèrent les deux escadres, et Hugues, se retranchant derrière le banc de Provédien, ne put y être forcé. Suffren se ravitailla alors à Batacalo, dans l'île de Ceylan. Il y trouva des dépêches qui lui ordonnaient de retourner à l'île de France. N'en tenant aucun compte, pas plus que des murmures de quelques-uns de ses officiers, il se dirigeait vers Négapatam, lorsqu'il y trouva Hugues qui s'était ravitaillé à Trinquemalé. Il l'y attaqua (6 juillet) ; mais là encore la mollesse et le mauvais vouloir de plusieurs des siens l'empêchèrent d'obtenir un succès complet. Très-maltraité lui même, il fut hors d'état d'attaquer Négapatam. Il s'en dédommagea en s'emparant de Trinquemalé, le meilleur port de Ceylan. Hugues, arrivé trop tard pour sauver la ville, livra une quatrième bataille; il fut encore repoussé (3 septembre). C'est dans cette affaire que Suffren faillit périr, exposé un moment au feu de cinq ou six vaisseaux ennemis. Voyant tomber son pavillon amiral, il ordonna de pavoiser son navire, afin que l'on ne crût pas qu'il se rendait, et désempara trois vaisseaux anglais, avant d'être lui-même délivré. Hugues, qui avait craint d'être détruit, échappa presque sans pertes. Suffren alla passer l'hivernage à Achem, dans l'île Sumatra, et, comme il n'avait pour ainsi dire pas reçu de secours, il employa la fin de l'année 1782 à croiser contre le commerce anglais sur la côte d'Orissa, mais en évitant à son tour la flotte de Hugues, devenue trop supérieure. Sur ces entrefaites, Hayder-Ali vint à mourir. Son fils Tippo-Saïb, refoulé dans Goudelour par les Anglais, appela Suffren à son secours. Le bailli, — il en avait reçu les insignes un peu avant la prise de Trinquemalé, — se hâta d'accourir. Ce fut la cinquième et dernière bataille (20 juin 1783). Hugues, encore battu, n'échappa que grâce à la nuit et à la supériorité de marche de son escadre. Ainsi, Suffren avait tenu la mer pendant deux ans,

avec de mauvais navires et des capitaines jaloux, dans des parages où la France n'avait pas de mouillage; et malgré tous ces obstacles, il avait, comme le dit la médaille que firent frapper les États de Provence, en 1784, protégé le Cap, pris Trinquemalé, délivré Goudelour, défendu l'Inde et vaincu dans six combats glorieux, bien que stériles, attendu que l'Inde resta aux Anglais par le traité de Versailles. Élevé au rang de lieutenant-général, en 1783, Suffren fut nommé, à son retour, vice-amiral hors cadre, et chevalier des ordres (1784). Trois ans plus tard, quelques difficultés survenues entre la France et l'Angleterre faisant craindre une nouvelle prise d'armes, Suffren fut désigné pour commander l'armée navale de Brest. La guerre n'eut pas lieu, et d'ailleurs le bailli ne put se rendre à son poste. Il mourut, à Paris, le 8 décembre 1788, de maladie, ont dit la plupart des biographes, tué en duel, ainsi que le rapportent Cunat et L. Guérin qui donnent, du reste, chacun, à ce combat singulier, pour une même issue, une cause toute différente. Dernier des grands marins de l'ancienne France, Suffren, sous le rapport de la tactique, fut le précurseur de Nelson. Son nom a été donné à un des vaisseaux de la flotte devenu l'*Ajax*, par suite d'une décision du 8 avril 1865, et servant maintenant de caserne à Toulon. En 1863, une statue lui a été votée à Saint-Tropez.

(Cunat, *Histoire du bailli de Suffren.* — Trublet de la Villejégu, *Histoire de la campagne de l'Inde.* — Roux, *Le bailli de Suffren dans l'Inde.*)

**SURCOUF** (Robert), — un des grands corsaires de la République et de l'Empire, né à Saint-Malo, le 12 décembre 1773, descendait d'un capitaine de corsaire du temps de Louis XIV, et appartenait à une famille d'armateurs. Embarqué, le 3 mars 1789, comme volontaire sur le navire l'*Aurore* destiné pour les Indes, et qui se perdit au retour sur

la côte de Mozambique, il débuta ainsi par un naufrage. C'était sous le capitaine Tardivet qui se l'attacha bientôt comme lieutenant. Il fit avec lui sur la *Revanche* plusieurs expéditions à la côte de Madagascar. Devenu capitaine à vingt ans, Surcouf commanda d'abord le brick le *Créole*, employé à la traite, puis le corsaire le *Modeste* qui devint l'*Émilie*, avec mission d'appareiller pour les Seychelles et d'y acheter les denrées nécessaires à l'approvisionnement de l'île de France. Chassé du mouillage de Sainte-Anne par deux gros vaisseaux anglais, il leur échappa à travers les écueils de l'Archipel encore mal connu, se dirigea vers la côte de Merghi, y prit successivement cinq bâtiments anglais, en garda un, la *Diana*, échangea un autre, le *Cartier*, contre l'*Émilie*, et enfin rencontra, le 29 juin 1796, le *Triton*, gros vaisseau de la Compagnie des Indes, portant 26 pièces de douze en batterie et 150 hommes d'équipage. Entraîné par son ardeur, Surcouf, qui n'avait que 17 hommes à son bord, gouverna à lui couper le chemin. Reconnaissant trop tard l'immense supériorité de son adversaire, il se décida néanmoins à livrer bataille. Il s'attendait lui-même à être écrasé : cependant après trois-quarts d'heure de lutte, l'équipage anglais demanda merci. Surcouf ramena triomphant sa prise à l'île de France. Le gouvernement local, sous prétexte que l'*Émilie* n'avait point obtenu de lettres de marque, confisqua à son profit toutes les prises. Le Malouin, indigné, vint en France réclamer contre l'injustice dont il était victime. Le Directoire, malgré l'état de pénurie du Trésor, lui accorda, à titre de récompense, le tiers du prix de ses prises, environ 660,000 francs. Après quatorze mois de séjour à Paris, il alla prendre le commandement du corsaire nantais la *Clarisse*, brick de 14 canons, et appareilla de Paimbœuf pour l'île de France, au commencement de 1799. Dans le trajet, il combattit un grand navire qui se sauva après l'avoir démâté de

son petit mât de hune. A la hauteur de Rio, il fit une capture, et entra à Port-Louis, en dépit de la croisière anglaise. S'étant dirigé de là vers Sumatra, il y prit deux navires anglais qu'il vint mettre en sureté à l'île de France, puis, après avoir capturé un bâtiment danois et un vaisseau portugais, serré de près par la *Sibylle*, forte frégate anglaise, il lui échappa, grâce à l'habileté de ses manœuvres, et termina sa croisière en s'emparant de haute lutte d'un grand navire américain, la *Louisia*. Vers le printemps de l'année 1800, il reprit la mer sur la *Confiance*, brick de 18 canons, avec lequel il fit voile pour les parages du Bengale. Chemin faisant, il captura deux navires de guerre anglais. Le 7 octobre, il rencontra un vaisseau de la Compagnie des Indes, le *Kent*, l'aborda et s'en empara, malgré ses 38 canons. Revenu sur ce bâtiment armé en aventurier, il prit encore un trois-mâts portugais, et entra à la Rochelle, en dépit des croisières ennemies. Après un repos de cinq ans, il commanda, vers le commencement de 1807, le *Revenant*, corsaire qu'il avait fait construire d'après ses propres indications. Parti de Saint-Malo, le 2 mars, il alla croiser dans les parages du Bengale, et y captura successivement deux grands navires. Revenu à Saint-Malo, en 1809, Surcouf consacra désormais toute son ardeur à des armements en course contre les Anglais qu'il haïssait, et ses bâtiments causèrent de grands dommages au commerce britannique. Plusieurs de ses corsaires, s'inspirant de la bravoure de leur armateur, s'illustrèrent par des actions d'éclat. Quant à notre héros, il était colonel de la garde nationale de Saint-Malo, lors des événements de 1814. Devenu chef de légion pendant les Cent-jours, il maintint l'ordre parmi ses concitoyens. Après le désastre de Waterloo, il se démit de ses fonctions, et s'occupa exclusivement de spéculations commerciales. Il est mort à Saint-Malo, le 8 juillet 1827. Il était chevalier de la Légion d'honneur depuis la

création de l'ordre. Son nom est aujourd'hui porté par un aviso à hélice de seconde classe de la marine impériale.

(*Biographie bretonne.* — Ch. Cunat, *Saint-Malo illustré par ses marins.*)

**SURVILLE** (Jean-François-Marie de), — gouverneur de Pondichéry et navigateur, naquit le 18 janvier 1717, à Port-Louis (Morbihan), où son père, noble homme Jean de Surville, conseiller du Roi, était receveur de ses droits dans ce port et trésorier des guerres. Entré, dès l'âge de dix ans, au service de la Compagnie des Indes pour laquelle il ne cessa de naviguer, il obtint, en 1754, le commandement du vaisseau la *Renommée*, et, en 1756, celui du *Duc-d'Orléans*, avec lequel il fit aux Indes et en Chine deux campagnes qui lui valurent la croix de Saint-Louis. A la mort de son frère aîné, tué dans un combat soutenu par le *Centaure* dont il était capitaine, Surville prit le commandement de ce vaisseau, puis il passa sur la *Fortune*, sur laquelle il eut plusieurs occasions de se distinguer pendant la guerre coloniale. Il commandait encore ce navire, en 1763, quand il fut obligé de l'échouer à l'atterrage de Firsh-Bay, à 100 lieues E. du Cap, après avoir sauvé l'équipage, les passagers et la cargaison. Réadmis, à son arrivée en France, dans les cadres de la Compagnie, et nommé gouverneur intérimaire et en survivance de Pondichéry, il s'associa, en 1769, avec son titulaire Law de Lauriston et avec Chevalier, gouverneur de Chandernagor, pour prendre possession d'une île fabuleusement riche, disait-on, et qui avait été découverte par les Hollandais à 700 lieues des côtes du Pérou. Ayant obtenu de la Compagnie l'autorisation d'armer à son compte et à celui de ses associés un vaisseau pour faire le commerce *d'Inde en Inde*, il fit construire à Nantes le *Saint-Jean-Baptiste*, avec lequel il se rendit dans l'Hindoustan, y prit une riche cargaison, puis se dirigea vers les Philippines, et

enfin fit route au S.-E. Le 7 octobre 1769, par 7° de lat. S., 151° de long. E., il releva une île qu'il appela *Ile de la première vue*. Elle fait partie du grand archipel Salomon. Après l'avoir côtoyée jusqu'au 13 octobre, Surville mouilla dans une rade bien abritée qu'il appela *Port-Praslin*, nom que Bougainville avait donné l'année précédente à une baie de la Nouvelle-Bretagne. D'abord bien accueilli par les naturels, il fut bientôt obligé de leur livrer un combat dans lequel il perdit deux des siens, et, voyant son équipage atteint du scorbut, il quitta avec empressement cet archipel dont il avait pris possession sous le nom de *Terre des Arsacides ;* mais le nom imposé par Mendana, en 1567, a prévalu. Prolongeant les côtes de ce groupe, Surville nomma successivement les îles *Inattendues*, *des Contrariétés*, *des Trois-Sœurs* et *de la Délivrance;* puis il reconnut la Nouvelle-Zélande, et mouilla dans la baie qu'il appela *Lauriston*, au moment où Cook l'appelait la baie *Double*. Elle est effet si étendue que les deux navigateurs ne s'y rencontrèrent pas. Ayant ensuite traversé la mer du Sud, sans faire aucune nouvelle découverte, Surville arriva dans les parages de l'île qui était le but principal du voyage ; mais la disette et le scorbut l'obligèrent de gagner au plus vite les côtes du Pérou qu'il vit, le 5 avril 1770. Trois jours plus tard, le *Saint-Jean-Baptiste* étant mouillé sur la barre de Chilca, Surville voulut franchir cette barre dans son canot, malgré une mer orageuse, et y périt avec presque tous ceux qui montaient l'embarcation. Il fut inhumé à Lima. La relation de son voyage par l'abbé Rochon se trouve à la suite du voyage de Marion.

(*Biographie bretonne.*)

# T

**TARBÉ DE VAUXCLAIRS** (Jean-Bernard), — ingénieur, né à Sens, le 23 février 1767, d'un imprimeur chargé de famille, entra, en 1780, à l'École des ponts et chaussées, reçut, en 1784, une commission de sous-ingénieur des états de Bretagne, puis rentra à l'École d'où il fut envoyé, en 1786, à Rouen, ensuite à Cherbourg. Dans ce dernier port, où il fut placé sous la direction de l'ingénieur Cessart, il assista, comme élève, à la fête qui fut donnée à Louis XVI. Il fit plus tard en Russie un voyage, à la suite duquel il fut nommé sous-ingénieur, et envoyé à Sedan. C'est là qu'il vit les commencements de la révolution; mais, étranger aux passions politiques de l'époque, il vint passer à Saint-Florentin (Yonne) les mauvais jours de cette période, et y resta six ans. Envoyé à Reims, à la veille du 18 brumaire, il demanda, dès le retour de l'ordre, à servir dans la marine. Nommé sous-ingénieur à Dieppe, en 1800, et, peu après, ingénieur en chef à Brest, il donna dans ces deux ports une si haute idée de sa capacité, qu'il fut nommé, en 1807, inspecteur divisionnaire des ponts et chaussées, dans la division de Lille, une des plus importantes de l'empire. Membre de la commission des travaux de défense de la place d'Anvers et de l'Escaut, il accompagna, en 1810, Napoléon dans son voyage de Belgique et de Hollande. L'année suivante, il fut chargé de l'exécution d'un projet de canal de la Seine à la Baltique. Inspecteur général des travaux maritimes, en 1812, il devint, sous la Restauration, membre du conseil de perfectionnement de l'École Polytechnique, vice-président du Conseil général des ponts et chaussées, maître des requêtes et con-

seiller d'État. Membre de la Légion d'honneur depuis la création de l'ordre, il fut promu, en 1836, au grade de commandeur et reçut, de Louis XVIII, le cordon de Saint-Michel, du roi de Hanovre, la décoration de l'ordre des Guelphes. Enfin on lui confia la direction de l'École des ponts et chaussées, après la mort de M. de Prony, et il fut nommé pair en 1837. Il est mort à Paris, le 17 septembre 1842. Dans les dernière années de sa vie, il avait publié le *Dictionnaire des travaux publics.*

**TARDY DE MONTRAVEL** (Louis-Marie-François), — contre-amiral, né le 28 septembre 1811, à Vincennes, près Paris, fit ses études au collége de Nancy, entra à l'École navale flottante de l'*Orion*, en sortit le second en 1829, et débuta sur l'*Aigrette* par une campagne de trois ans dans la Plata et aux Antilles. Il fut ensuite employé au blocus d'Anvers. Enseigne, le 1er janvier 1833, il partit pour le Levant sur la goëlette la *Mésange*, puis il embarqua sur la *Zélée* dans l'expédition Dumont d'Urville, et prit une part considérable aux travaux de la campagne et à la rédaction du *Voyage au pôle sud et dans l'Océanie*, que la mort prématurée de l'amiral laissait inachevée. Promu lieutenant de vaisseau pendant le voyage, chevalier de la Légion d'honneur, en 1842, il reçut le commandement de la *Boulonnaise*, et, après s'être acquitté d'une mission politique en Espagne, il fut chargé de faire l'hydrographie des côtes nord du Brésil. Cette campagne nous a valu un bel atlas de 14 cartes, accompagné de deux instructions nautiques fort estimées. Promu, en récompense, capitaine de corvette, le 8 septembre 1846, il commanda, dès l'année suivante, l'*Astrolabe* dans la division de la Plata, contribua au traité Leprédour du 31 août 1850, qui mit fin à nos différends avec Rosas, et fut chargé d'apporter en France cette convention. Capitaine de vaisseau, en 1852, et nommé au commandement de la corvette

la *Constantine*, il alla rallier en Chine le pavillon du contre-amiral Laguerre qui le chargea d'assurer et de compléter la prise de possession de la Nouvelle-Calédonie effectuée par le contre-amiral Febvrier-Despointes. Il y jeta les fondements de Port-de-France, construisit le fort Constantine pour protéger le chef-lieu de notre établissement, et adressa au gouvernement une série de rapports remarquables qui ont été insérés au *Moniteur*, en 1854 et 1855. Aussi plus tard, pour rendre hommage à ces travaux, le nom d'*ilot Montravel* a-t-il été donné à l'une de ces îles nombreuses qui protégent les abords du cap Saint-Vincent, dont il avait le premier signalé l'admirable position. Rappelé, par la guerre de Russie, dans les mers de Chine, puis sur les côtes du Japon et de la Sibérie, il y mérita, par ses services, la croix d'officier de la Légion d'honneur. De retour en France vers la fin de 1856, il exposa dans un ouvrage intéressant toute cette glorieuse campagne de la *Constantine*. Il était membre-adjoint du Conseil d'amirauté, lorsque le prince Napoléon, alors chargé du ministère de l'Algérie et des colonies, le proposa, en 1859, pour le gouvernement de la Guyane, pays qu'il connaissait parfaitement et où il s'était marié. Il y modifia l'organisation des pénitenciers, et s'occupa sans relâche de l'importante affaire de la transportation. La croix de commandeur lui avait été décernée, en 1860, et l'Empereur venait de l'élever à la dignité de contre-amiral, lorsque, à la suite d'une tournée d'inspection, l'état de sa santé le força de revenir en France. Peu de mois après, il succombait à Elbeuf, le 4 octobre 1864.

(Extrait d'un article signé Duplessis dans la *Revue maritime et coloniale de février* 1865.)

**TEXIER DE NORBEC** (Pierre-Benjamin), — contre-amiral et directeur d'artillerie, ainsi nommé d'une propriété de sa famille, était né le 2 novembre 1724, à la Ronde

(Charente-Inférieure) et entra au service en 1748. Aide-major d'artillerie et enseigne de vaisseau, en 1761, lieutenant de vaisseau, en 1762, capitaine de bombardiers en 1775, il fut nommé capitaine de vaisseau, en 1780, époque où il fut envoyé à Toulon comme sous-directeur d'artillerie. C'est en y faisant des expériences, qu'il fut horriblement mutilé par l'explosion d'une bouche à feu qui lui enleva un bras, une épaule, un œil et une portion de la mâchoire. Promu, en 1786, chef de division des armées navales et directeur d'artillerie, il continua de servir activement jusqu'au 27 janvier 1793, qu'il cessa d'être compris sur les listes de la marine, où il figurait comme contre-amiral depuis l'année précédente. Il est mort à Paris, le 20 janvier 1797. Le résultat de ses principaux travaux est consigné dans ses *Recherches sur l'artillerie en général et particulièrement sur celle de la marine.* Nous connaissons encore de lui un *Mémoire sur les canons*, qui se trouve dans les *Mémoires manuscrits de l'Académie royale de la marine.*

**THÉVENARD** (Antoine-Jean-Marie, comte), — vice-amiral et ministre de la marine, né à Saint-Malo, le 7 décembre 1733, d'un capitaine de la Compagnie des Indes, commença, à l'âge de douze ans, à naviguer sur les vaisseaux de cette société, passa par tous les grades militaires qu'elle conférait, et participa à trois combats sur le vaisseau le *Neptune* commandé par son père. Lieutenant à bord de la *Comète*, en 1754, il commanda une patache armée avec laquelle il détruisit les établissements des Esquimaux à la côte nord de Terre-Neuve. A son retour de l'expédition de Thurot sur la *Fine* dans la Manche, il construisit à Saint-Malo et à Granville, d'après ses propres plans, quatre frégates et une flûte qui furent si remarquées, que Groignard le chargea de suivre la construction des frégates qu'il fit mettre en chantier, en 1757, à Saint-Malo. C'est encore lui qui a construit les

deux premières canonnières qu'on ait faites en France. Nommé capitaine de vaisseau de la Compagnie, en 1767, et attaché deux ans plus tard à la marine de l'État, il fut employé, comme capitaine de port, en 1769; nommé capitaine de frégate l'année suivante; capitaine de vaisseau et chevalier de Saint-Louis, en 1773; brigadier des armées navales, en 1782; et enfin fut élevé, en 1784, au grade de chef d'escadre, sans avoir pris aucune part à la guerre d'Amérique. Il était commandant de la marine à Lorient, quand Louis XVI le prit pour ministre, lors de la démission de Fleurieu, en 1791. Exécuteur passif des décrets de l'Assemblée, Thévenard ne fit qu'augmenter la désorganisation de la marine. Aussi, au bout de quatre mois, reconnaissant son impuissance, il donna sa démission. Nommé vice-amiral, en 1792, il commanda successivement la marine dans les ports de Brest, Toulon et Rochefort, fut appelé, lors de la création des préfectures maritimes, à celle de Lorient, puis nommé par Napoléon grand officier de la Légion d'honneur, comte et sénateur. Louis XVIII, de son côté, le fit membre de la Chambre des pairs et commandeur de Saint-Louis. Il est mort à Paris, le 9 février 1815. Membre de l'Académie royale de la marine depuis 1771, il avait communiqué à cette Compagnie divers travaux, et publié des *Mémoires relatifs à la marine*. Il était aussi membre de l'ancienne Académie des sciences. — Son fils, ANTOINE-RENÉ-FRANÇOIS, commandait l'*Aquilon* comme capitaine de vaisseau, quand il fut tué à Aboukir.

(*Biographie bretonne.*)

**THUROT** (FRANÇOIS), — célèbre corsaire, né à Nuits (Côte-d'Or), en 1727, étudia chez les jésuites de Dijon et fut destiné par ses parents à la chirurgie; mais, à l'âge de dix-huit ans, il s'échappa de chez son professeur, et alla à Dunkerque, où il embarqua comme chirurgien sur un corsaire.

Sa première campagne ne fut pas heureuse : le bâtiment qu'il montait fut pris quelques jours après sa sortie, et Thurot conduit à Portsmouth. Étant parvenu à s'évader, il revint à Dunkerque, où il se livra exclusivement aux études relatives à la marine. Pour les mettre en pratique, il s'embarqua d'abord comme matelot, devint bientôt pilote, puis capitaine, et fit de nombreuses prises sur les Anglais dans les mers du Nord. Dans l'intervalle des deux guerres de Sept ans, il se livra au commerce. Quand les hostilités recommencèrent, en 1756, il reprit la course, et redevint la terreur des Anglais dans l'Atlantique. Sa réputation étant parvenue jusqu'à la cour, le gouvernement de Louis XV lui offrit le commandement de la corvette la *Friponne*. Dans une seule campagne de trois mois, il soutint plusieurs combats, et prit, brûla ou coula environ 60 navires anglais. Pendant que son bâtiment se réparait à Saint-Malo, il vint à la cour, offrant d'aller incendier l'arsenal de Portsmouth. Ce hardi projet ne fut pas accueilli ; mais on lui donna le commandement d'une escadrille composée de deux frégates et de deux corvettes, avec laquelle il poursuivit les Anglais jusque dans le port d'Édimbourg et sur les côtes de Norwége, et rentra à Dunkerque, après une campagne de dix-huit mois où il avait fait un grand nombre de prises, et mis en défaut toutes les croisières envoyées à sa poursuite. En 1759, il proposa au gouvernement une descente sur les côtes d'Irlande. Le ministre Berryer, qui songeait en ce moment à concentrer les flottes de la Méditerranée et de l'Océan pour protéger le débarquement en Angleterre d'une armée de 40,000 hommes, agréa les projets de Thurot, et lui donna le commandement d'une escadre de cinq frégates et une corvette, portant 1,500 hommes de troupes. Thurot appareilla de Dunkerque, le 15 octobre, se dirigea vers les côtes de la Hollande et du Jutland, et entra dans le Cattégat, où un coup de vent le sépara de la

moitié de ses bâtiments. Il n'en continua pas moins sa route, même après l'issue de la bataille de Quiberon, jeta la terreur en Écosse, et, en janvier 1760, débarqua dans la baie de Carrick-Fergus, petit port situé au N.-E. de l'Irlande. Il rançonna la ville dont il détruisit les fortifications, mais à la hauteur de Man, il fut attaqué par trois frégates anglaises plus fortes d'échantillon que les siennes. Encombré de ses prisonniers, et obligé par les gros temps qu'il avait essuyés de mettre une partie de ses canons à fond de cale, d'où l'on n'eut pas le temps de les remonter, il essaya de prendre chasse. Forcé de combattre, il se défendit à outrance. Il était sur le point de contraindre les Anglais à l'abandonner, quand il fut mortellement atteint par un biscaïen et expira aussitôt (28 février 1760). Son équipage découragé amena pavillon. La relation de cette campagne se trouve dans l'ouvrage intitulé : *Journal de la navigation d'une escadre françoise* (par le marquis de Bragelogne), Bruxelles et Paris, 1778 in-12.

**TOULOUSE** (Louis-Alexandre de BOURBON, comte de), — amiral de France, troisième fils légitimé de Louis XIV et de madame de Montespan, naquit à Versailles, le 6 juin 1678, et reçut le titre d'amiral, réservé aux Enfants de France, à l'âge de cinq ans, après la mort du comte de Vermandois, fils de la duchesse de La Vallière, premier amiral de France depuis le rétablissement de cette dignité, en 1669. Dès l'âge de douze ans, le comte de Toulouse se distingua aux siéges de Mons et de Namur. En 1702, il commanda une escadre avec laquelle il alla faire reconnaître Philippe V en Sicile, et croisa ensuite dans la Manche. La même année, il fut fait chevalier de la Toison d'or, lieutenant général des armées du roi, servit en cette qualité sur terre, et eut le commandement général de la cavalerie sur la Meuse. Chargé, en 1704, du commandement de l'armée navale de Brest,

avec Victor-Marie d'Estrées sous ses ordres, il franchit le détroit pour secourir Gibraltar menacé par les Anglais, et, évitant la flotte anglo-batave trop supérieure, alla rallier l'escadre de Toulon. Rien n'était prêt dans ce port, par suite du mauvais vouloir de Jérôme de Pontchartrain, ministre de la marine, ennemi du comte de Toulouse. A force d'activité, celui-ci mit en quelques jours l'escadre en état de prendre la mer; mais Gibraltar était déjà perdu quand on rencontra l'ennemi à la hauteur de Velez-Malaga, petit port situé à 24 kilomètres E. de la grande ville du même nom. Les alliés, qui avaient le dessus du vent et 60 vaisseaux contre 50, prirent l'offensive. L'action fut opiniâtre : on combattit toute la journée; deux vaisseaux hollandais et un anglais périrent; les Français n'en perdirent pas un seul. Le lendemain, jour de la Saint-Louis, le vent ayant tourné en notre faveur, l'amiral voulait recommencer la bataille. Un marquis d'O., que le roi avait donné comme conseil à son fils en qualité de capitaine de pavillon, s'y opposa. On le regretta plus tard, quand on sut que l'amiral Rooke était résigné, en cas d'attaque, à brûler 25 de ses bâtiments, tant il avait été maltraité. Ainsi cette victoire, la dernière du règne de Louis XIV, avait été non moins inutile que sanglante. Il est aussi à regretter que le comte de Toulouse, vaillant cœur, « l'honneur, la vertu, la droiture, l'équité même, » dit Saint-Simon, qui n'est pas suspect à l'endroit des princes légitimés, n'ait plus eu occasion de se distinguer, à cause de la décadence de notre marine vers la fin du règne de Louis XIV et surtout sous Louis XV. Exempt d'orgueil et d'ambition, il s'était tenu à l'écart pendant la Régence, et il est mort à Rambouillet, le 1er décembre 1737. Le seul opuscule qui nous soit parvenu de lui est un *Mémoire au Roi sur la marine de France*. Il a été publié par M. Monmerqué en tête des mémoires de Villette. — Son fils

Jean-Louis-Marie de BOURBON, duc de Penthièvre et grand veneur de France, lui succéda dans sa charge d'amiral, jusqu'à la suppression de cet emploi à la Révolution. Il est mort, en 1793, du chagrin que lui causa l'assassinat de la princesse de Lamballe, sa belle-fille, mais préservé lui-même par sa popularité de tout excès révolutionnaire.

**TOURVILLE** (ANNE-HILARION DE COTENTIN, COMTE DE),— vice-amiral du Levant, maréchal de France, et le plus grand homme de mer que la France ait eu depuis Duquesne, naquit, en 1642; au château de Tourville, dans le Cotentin, d'une ancienne famille de Normandie, et était le troisième fils d'un maréchal de camp. A quatorze ans, il entra dans l'ordre de Malte, et fit avec tant de distinction, sous les ordres du chevalier d'Hocquincourt, plusieurs campagnes contre les Barbaresques, que Louis XIV le nomma capitaine de vaisseau, en 1667, c'est-à-dire, à l'âge de vingt-cinq ans. En 1669, il prit part à l'expédition de Candie sous le duc de Beaufort, servit sous le comte d'Estrées, notamment à Southwold, puis en Sicile sous Duquesne, dont il fut, avec Valbelle, un des matelots à la bataille de Stromboli, mérita, à celle d'Agosta, le grade de chef d'escadre, et commanda l'avant-garde à Palerme. Il prit part encore aux bombardements d'Alger, de Gênes et de Tripoli qui lui valurent le grade de lieutenant général. En 1688, il revint bombarder Alger, avec le titre de vice-amiral des mers du Levant. C'est dans cette campagne que, rencontrant par le travers d'Alicante le vice-amiral d'Espagne Papachin, il lui réclama le salut, d'après les instructions de Louis XIV, et l'attaquant, sur son refus, le força d'amener pavillon. L'année suivante, il reçut à Toulon le commandement d'une escadre de vingt vaisseaux chargés de rejoindre à Brest la flotte que Louis XIV y préparait pour soutenir Jacques II d'Angleterre. Comme l'amiral anglais Herbert croisait avec 70 vaisseaux de ligne

à l'entrée de l'Iroise, Tourville attendit au large, pendant six jours, le vent de S.-O. qui devait disperser la flotte combinée, et entra sain et sauf dans la rade. Il en ressortit bientôt à la tête de toutes les forces françaises, ayant Seignelay à son bord. Le 10 juillet 1690, il remporta, sur les Anglo-Bataves, la victoire de Beachy-Head ou du cap Béveziers, le plus complet de tous nos triomphes, puisque nous n'y perdîmes même pas une chaloupe. A la suite de cet éclatant succès, il brûla quatorze vaisseaux à Teignmouth, dans le Devonshire, et revint à Brest. En 1691, les Anglais étant bien supérieurs, Tourville eut ordre d'éviter le choc, tout en croisant à l'entrée de la Manche, pour intercepter un convoi de Smyrne. Russel parvint à sauver ce convoi; mais Tourville enleva une autre flotte marchande qui allait à la Jamaïque, et, poursuivi par l'amiral anglais qui voulait l'amener à un combat, il gagna le large, le joua par de fausses routes, conserva l'avantage du vent, alors si précieux, et pendant cinquante jours ne lui fournit aucune occasion de l'atteindre, tout en épiant lui-même celle de l'attaquer avec avantage. Enfin il revint heureusement à Brest, tandis que la flotte alliée essuyait une horrible tempête sur les côtes d'Irlande. C'est la mémorable campagne du *Large*, toute de tactique, le chef-d'œuvre de Tourville. Enhardi par le succès, Louis XIV voulut frapper l'Angleterre au cœur; une descente fut résolue. Tourville devait appuyer l'armée d'invasion avec cinquante vaisseaux de ligne, et attaquer la flotte anglaise avant sa jonction avec celle des Hollandais. L'ordre exprès lui fut envoyé de combattre les ennemis en quelque nombre qu'ils fussent. « S'il y avait du désavantage, le roi s'en remettait à lui pour sauver l'armée du mieux qu'il pourrait. » Et, dans un autre endroit des instructions : « S. M. voulait qu'on opiniâtrât le combat. » Louis XIV, qui avait des intelligences en Angleterre, était persuadé que la moi-

tié de la flotte anglaise passerait du côté de son roi. Plus tard, il eut avis que le complot jacobite était éventé, et que les deux flottes avaient fait leur jonction. Il fit alors expédier de tous côtés des corvettes pour rappeler Tourville : elles ne le rencontrèrent point. Celui-ci était alors à la hauteur du cap de Barfleur ou de Gatteville. C'est à 7 lieues N.-E. de cette pointe, en face celle de Sainte-Catherine dans l'île de Wight, qu'il rencontra la flotte alliée composée de 88 vaisseaux. Les Français n'en avaient que 44 : ce fut cependant Tourville qui attaqua. Il avait pour lui le vent qui, en ce moment, soufflait du sud-ouest. Le 29 mai 1692, sur les onze heures du matin, il poussa droit au centre des alliés. L'action dura dix heures. Malgré une lutte si inégale, les Français ne perdirent pas un seul navire pendant la bataille. Si nous avions eu un port de refuge à la Hougue ou à Cherbourg, comme l'avaient proposé Colbert et Vauban, notre gloire restait tout entière. Mais onze vaisseaux avaient rejoint la flotte ennemie, ce qui portait leur nombre à 97, deux bâtiments anglais ayant succombé. Il fallut se décider à la retraite ; elle ne pouvait être que désastreuse. Vingt-deux vaisseaux parvinrent à se réfugier à Saint-Malo, sept à Brest ; douze furent incendiés par les Anglais à la Hougue, trois à Cherbourg. L'un de ces derniers était le *Soleil-Royal*, de 110 canons, que Tourville avait abandonné la veille pour porter son pavillon sur l'*Ambitieux*, commandant Villette, qui eut le même sort à la Hougue. Lord Russel s'honora en écrivant une lettre d'éloges au glorieux vaincu ; Louis XIV, en lui donnant le bâton de maréchal de France. L'année suivante (1693), Tourville prit sa revanche au cap Saint-Vincent, où, à la tête de 71 vaisseaux de ligne, il détruisit près de cent navires, dont huit vaisseaux de guerre, à Lagos, Cadix, Gibraltar et Malaga. La paix de Riswick, en 1697, lui donna le repos que réclamait

sa santé altérée. Il mourut peu après à Paris, le 23 mai 1701. Avant la bataille de Béveziers, il avait quitté l'ordre de Malte dont il n'avait jamais prononcé les vœux, pris le titre de comte et épousé la riche veuve du marquis de la Popelinière. Son fils unique est mort à la bataille de Denain, sans laisser de postérité. On a, sous le nom de Tourville, des *Mémoires*, œuvre d'un certain abbé Margon, qui ne méritent aucune confiance. Mais le P. Hoste, aumônier de sa flotte, a rédigé par son ordre, et sous ses yeux, un *Traité de tactique navale*. Le nom du vainqueur de Béveziers, donné, en 1810, au vaisseau-école de Brest, est resté, depuis cette époque, attaché à l'un des bâtiments de la flotte. C'est aujourd'hui un vaisseau à hélice de 82 canons. — Son neveu, le *comte de Tourville*, se retira du service lieutenant de vaisseau et fut surnommé le héros de la marine, pour avoir, étant commandant de la *Galathée*, forcé deux vaisseaux anglais à l'abandonner. Cet exploit, qui eut lieu en 1747, lui valut la croix de Saint-Louis.

**TROGOFF DE KERLESSY** (JEAN-HONORÉ, COMTE DE), — contre-amiral, né à Lanmeur (Finistère), le 5 mai 1751, appartenait à une ancienne et noble famille de Bretagne. Nommé garde à la compagnie de Brest, en 1767, et enseigne de vaisseau, en 1773, il embarqua, en cette qualité, sur le *Roland*, capitaine Kerguelen, qu'il accompagna dans son second voyage aux Terres australes. Commandant ensuite à Saint-Domingue le brigantin le *Victor* dans la guerre de l'indépendance, il enleva à l'abordage un corsaire anglais et, à cette occasion, fut promu lieutenant de vaisseau, en 1779. Passé ensuite sur le *Glorieux*, commandé par le baron d'Escars, il combattit vaillamment à la Dominique, le 12 avril 1782, et fut fait prisonnier, ainsi que le comte de Grasse. Elargi à la paix et promu chevalier de Saint-Louis, puis capitaine de vaisseau, il obtint ainsi les récompenses

demandées pour lui par le conseil de guerre chargé de prononcer sur la conduite des officiers de l'armée du comte de Grasse pendant la journée du 12 avril. Ce jugement, après avoir constaté que Trogoff prit le commandement du *Glorieux*, à neuf heures du matin, après la mort du baron d'Escars, ne se borna pas à le décharger de toute accusation; il s'exprime ainsi à son sujet : « A loué et loue la conduite dudit sieur de Trogoff dans son opiniâtreté dans la défense dudit vaisseau. Sa résistance, sa valeur, ses ressources et sa résolution sont des titres qui lui méritent les grâces du Roi et lui assurent l'estime du corps. » Après la paix, il passa quelques années à Saint-Domingue, et y retourna, en 1791, sur le *Duguay-Trouin*, qu'il commandait, et qui portait des troupes chargées d'apaiser les troubles sanglants de cette colonie. En rentrant à Brest, le 20 août 1792, il y prêta le serment exigé par la Convention et remit à la voile, à la fin de la même année, dans la division de La Touche-Tréville. Ayant rallié, avec son chef, la flotte du contre-amiral Truguet, il prit part à l'attaque de Cagliari, où le *Duguay-Trouin* soutint presque seul l'honneur de son nom et la réputation de son commandant qui fut grièvement blessé dans l'action. Promu, à la même époque, au grade de contre-amiral, il prit à Toulon le commandement des forces de la Méditerranée, et s'occupa avec activité du réarmement de la flotte. C'est ainsi qu'il protégea les convois de blé du Levant et qu'il entretint les communications avec notre armée d'Italie. Bien qu'opposé aux excès de la République, Trogoff n'avait conçu aucun projet de trahison, quand le Comité de salut public mit Toulon hors la loi et ordonna au général Canclaux d'en faire le siége. C'est alors que le Comité général des sections de Toulon se décida à proclamer Louis XVII et à remettre la place en dépôt, pour le compte de ce prince, à la flotte anglo-espagnole qui bloquait la rade. Trogoff se

refusa à signer le traité, et devint ainsi suspect à la fois aux royalistes et aux républicains : aux premiers, pour n'avoir pas voulu traiter avec l'amiral anglais Hood; aux autres, pour avoir reconnu la révolution de Toulon, une fois consommée. En effet, la ville étant occupée par l'ennemi, nous trouvons Trogoff à bord de la *Perle*, ordonnant aux vaisseaux de son escadre, au nom de la République française, de déposer leurs poudres à bord du *Languedoc;* puis, le 15 septembre suivant, *l'an 1er du règne de Louis XVII*, signant l'ordre au *Patriote* et à trois autres vaisseaux d'appareiller, sous le commandement du capitaine de vaisseau P. Bouvet, pour ramener dans leurs ports respectifs les équipages de Brest, Lorient et Rochefort. A la suite de ces événements, tout porte à croire que Trogoff s'éloigna de Toulon en même temps que l'escadre anglaise. Il est mort quelques semaines après, en février 1794, sur le *Commerce-de-Marseille*, en rade de Porto-Ferrajo, emportant dans sa tombe le secret de la conduite muette et passive qu'il avait tenue pendant plusieurs mois, et le bruit se répandit qu'il avait été empoisonné. Il ne trouva personne pour défendre sa mémoire, et sa famille, traditionnellement attachée aux Bourbons, ne crut pas que ce fût à elle de le justifier d'avoir reconnu, sinon proclamé, la royauté de Louis XVII en 1793.

(*Mémoires pour servir à l'histoire de Toulon en* 1793, par Pons. — *Biographie bretonne.*)

**TROUDE** (Aimable-Gilles), — contre-amiral, né à Cherbourg, le 1er juin 1762, n'avait que quatorze ans lorsqu'il fut embarqué, comme pilotin, sur le caboteur la *Sainte-Catherine.* Après divers voyages sur ce bâtiment, et deux campagnes sur l'*Aimable-Victor*, il quitta, au début de la guerre d'Amérique, la navigation du commerce pour celle de l'État, et embarqua, en 1779, sur le *Pluton*, d'où il passa, deux ans

plus tard, sur l'*Hercule*, qui fit successivement partie des armées navales commandées par MM. de Guichen et de Grasse ; il y participa aux combats livrés, aux Antilles, aux amiraux Graves, Hood et Rodney, ainsi qu'à la prise des îles de Sainte-Lucie et de Tabago. Depuis la paix jusqu'en 1792, il navigua de nouveau au commerce. Ayant été nommé enseigne, en 1793, il embarqua, en cette qualité, sur l'*Achille*, dans l'armée navale de Morard de Galle. Lors de la périlleuse et inutile croisière d'hiver que fit cette escadre entre Groix et Belle-Isle, l'*Achille* perdit ses mâts de misaine et d'artimon. Troude, se jetant à la mer, malgré le gros temps et la rigueur de la saison, coupa les manœuvres qui retenaient ces mâts au navire, trait de hardiesse qui lui valut le grade de lieutenant de vaisseau. En 1794, Troude suivit son commandant Keranguen sur l'*Éole*, et assista aux trois combats que celui-ci soutint contre les Anglais. Dans la bataille du 13 prairial an II, il le vit tuer à ses côtés. Nommé capitaine de frégate, en 1796, il alla prendre à Rochefort le commandement de la *Bergère*, corvette avec laquelle il fit, pendant trois ans, diverses campagnes à Cayenne, au Brésil et à la Guadeloupe. En 1799, accouru trop tard à Brest pour y prendre, dans l'armée navale de Bruix, le commandement du vaisseau qui lui était destiné, il embarqua l'année suivante sur le *Desaix*, faisant partie de l'escadre de Ganteaume. A son retour à Toulon, cette escadre fut fractionnée en deux divisions, et celle où se trouvait le *Desaix* passa sous le commandement du contre-amiral Linois. Au combat d'Algésiras, auquel Troude prit part, Lalonde, le commandant du *Formidable*, ayant été tué, Linois désigna Troude pour le remplacer. Six jours plus tard, l'escadre espagnole ayant rejoint les Français et appareillé avec eux pour retourner à Cadix, Troude, laissé en arrière à cause de l'état de délabrement du *Formidable*, se trouva de nuit,

et par une mer très-grosse, au milieu de la division ennemie. Au lieu de riposter à ses bordées, il fit hisser à sa corne les trois feux de reconnaissance des Anglais; mais quand il eut connaissance de son escadre, cette même ruse qui l'avait sauvé fut cause que le trois-ponts espagnol *San-Ermenigild* tira sur lui. Le *Real-Carlos* allait en faire autant, quand il reconnut le vaisseau français; mais, prenant alors le *San-Ermenigild* pour un ennemi, il canonna son compatriote, s'incendia avec lui, et les deux vaisseaux furent engloutis. Cependant le *Formidable*, cause involontaire de ce désastre, poursuivait péniblement sa route. Au point du jour, il aperçut l'escadre franco-espagnole au large à toute vue, et dans ses eaux la division anglaise, composée en ce moment de trois vaisseaux et d'une frégate. Le combat était inévitable. Troude, malgré l'inégalité des forces, reçut le choc. Ce fut un des plus mémorables faits d'armes de l'histoire maritime. Des trois vaisseaux ennemis, le *Vénérable* fut écrasé et fit côte; le *Cæsar* s'enfuit en désordre; le *Superbe* laissa le passage libre. Le *Formidable*, coulant bas d'eau, entra triomphant à Cadix, et son vaillant chef, nommé capitaine de vaisseau, fut présenté par Decrès au Premier Consul : « Messieurs, dit Bonaparte en le serrant dans ses bras devant les officiers de son état-major, je vous présente l'Horace français, le brave capitaine Troude. » Après la paix d'Amiens, Troude alla prendre à Brest le commandement de la frégate l'*Infatigable*, avec laquelle il fit à Saint-Domingue une campagne de sept mois. Lorsqu'il débarqua à Lorient, les hostilités avaient recommencé avec l'Angleterre. Il fut alors nommé au commandement du *Suffren*, faisant partie de l'escadre de Missiessy dans la campagne de 1805, et se distingua à l'attaque de la Dominique. Après son retour à Rochefort, il fit, sous le chef de division Allemand, la campagne qui valut à cette escadre le nom d'*In-*

*visible*. On lui donna ensuite le commandement d'une escadre de trois vaisseaux, trois frégates et deux flûtes, destinée à porter des renforts à la Martinique. Troude appareilla en février 1809, mais son escadre fut fractionnée tout d'abord. Les trois frégates, l'ayant devancé, furent chassées par les Anglais et allèrent mouiller aux Sables-d'Olonne, où elles livrèrent à l'amiral Stofpord un brillant combat. Les vaisseaux et les flûtes étant partis quelques jours après, Troude apprit en route la prise de la Martinique. Il entra alors aux Saintes pour protéger du moins la Guadeloupe; mais, bloqué par une division anglaise supérieure, et craignant un bombardement, il força la passe en dépit des croisières et ramena en France deux de ses navires, le *Courageux* et le *Polonais*. Quant au d'*Hautpoul,* moins heureux, il fut pris par les Anglais. En 1811, Napoléon, visitant Cherbourg, reconnut le capitaine Troude et le nomma contre-amiral. Celui-ci commandait encore, en 1814, les forces navales réunies sur la rade de Cherbourg, quand le duc de Berry lui ordonna d'aller en Angleterre se mettre à la disposition de Louis XVIII. Troude se rendit à Portsmouth, où il fut accueilli avec enthousiasme par la nation anglaise. Il en profita pour demander la mise en liberté des prisonniers normands; mais il ne put obtenir cette faveur que pour quelques-uns. Mis prématurément en retraite, le 1er janvier 1816, au grand étonnement de la marine, après avoir obtenu la croix de Saint-Louis de Louis XVIII, en 1814, il est mort à Brest, le 1er février 1824.

(*Essais de biographie maritime.*)

**TROUILLE** (JEAN-NICOLAS), —directeur des travaux maritimes à Brest, naquit à Versailles le 25 avril 1752. Quoique destiné par ses parents à l'état ecclésiastique, il s'engagea dans le régiment de Noailles; mais, après cinq ans de service, un duel qu'il eut avec un de ses camarades le força de

se réfugier dans un couvent de la Trappe. Dégoûté par l'austérité de la règle, il se retira à Blois dans un couvent d'un autre ordre, qu'il ne tarda pas du reste à quitter pour entrer dans l'artillerie des ports. C'est là que le hasard vint mettre en relief sa véritable vocation. A la vue d'une de ses ébauches, M. le major de Fautras, qui commandait à Brest la division d'artillerie de la marine, s'empressa de l'attacher à ses bureaux comme dessinateur. De son côté, Choquet de Lindu le fit employer au service des travaux du port, en 1779. Il y resta jusqu'en 1792, époque où il fut revêtu tout à coup du titre d'ingénieur chargé en chef des travaux militaires de la marine. Partisan de la Révolution, mais non pas de ses excès, Trouille osa élever la voix contre les proscriptions du Comité de salut public. Le proconsul Jean Bon Saint-André l'en punit en le faisant jeter dans un cachot comme suspect. Délivré au 9 thermidor, Trouille fut attaché, en 1795, au ministère de la marine, et nommé, la même année, député de la ville de Brest au Conseil des Cinq-Cents. Pendant sa carrière législative, il contribua à faire rejeter le message par lequel le Directoire tendait à investir les officiers militaires de toutes les fonctions administratives des arsenaux. Il présenta, en outre, sur les travaux à exécuter dans les ports et sur leur mode d'exécution, une motion d'ordre dont les développements étendus contenaient le germe d'un véritable code des travaux maritimes. Enfin, il obtint le décret par lequel les marins furent admis, pour la première fois, à faire comprendre, pour la supputation de leurs services donnant droit à la retraite, le temps de leur embarquement sur les bâtiments marchands. Opposé, en raison de son amour pour les arts, aux tentatives du vandalisme révolutionnaire, Trouille sauva le Palais-Royal et le palais de Versailles de l'aliénation dont ils étaient menacés par la *bande noire*. L'année même où il

remportait ce dernier triomphe, il obtenait une récompense de l'Institut pour deux plans de grands hôpitaux militaires projetés pour l'arrondissement de Brest. Sorti du Conseil des Cinq-Cents, en 1799, il fut mis en inactivité par le Directoire qui voulait ainsi le punir de son opposition éclairée autant qu'honnête; mais, l'année suivante, il fut rappelé à servir à Brest en qualité d'ingénieur de troisième classe. Il se fit si bien remarquer dans le corps qu'il avait déjà honoré, que son avancement fut des plus rapides. Promu successivement à la seconde classe, le 4 décembre 1800, à la première, en 1805, il fut élevé, vers la fin de la même année, au grade d'ingénieur en chef de seconde classe, dans lequel il dirigea les travaux maritimes du port de Rochefort jusqu'en 1808, époque où, ruiné par les fièvres de l'Aunis, il revint à Brest. Nommé, le 27 juin 1814, ingénieur en chef de seconde classe et directeur des travaux maritimes de Brest, il remplit ces fonctions jusqu'en 1821, année où il fut mis à la retraite. Il est mort à Brest, le 3 août 1825. Indépendamment des travaux exécutés dans les deux ports de Rochefort et de Brest, parmi lesquels nous citerons seulement : pour le premier, un nouveau parc d'artillerie, et pour le second, la prison militaire de Pontaniou, la poudrière de l'île des Morts, l'observatoire de la marine et l'achèvement des quatre bassins de Pontaniou, Trouille avait laissé de nombreux projets, entre autres celui d'une toiture pour le fond de l'anse de Pontaniou, et celui d'un port de commerce à Porstrein, lequel eût communiqué par un canal avec le port militaire.

(*Essais de biographie maritime.*)

**TRUBLET DE VILLEJÉGU** (Jacques-Jérome-Antoine), — contre-amiral, naquit le 17 novembre 1747, à Lorient, d'une ancienne famille de Saint-Malo. Son père était capitaine de vaisseau de la Compagnie des Indes. Destiné à

l'état ecclésiastique, Trublet préféra la marine, navigua d'abord pour le compte de la Compagnie dans la mer des Indes et en Chine, entra, en 1780, dans la marine militaire, comme capitaine de brûlot, et assista, sous Suffren, aux cinq combats de l'Inde. A Goudelour notamment, où il était second du *Flamand*, son commandant, M. de Salvert, ayant été tué dès le commencement de l'action, Trublet le remplaça, et par ses manœuvres hardies contribua puissamment au succès de cette journée. Aussi fut-il fait chevalier de Saint-Louis et lieutenant de vaisseau. Après la paix de 1783, il continua de servir avec distinction, et il était capitaine de vaisseau, en 1792, quand les excès de la révolution brisèrent sa carrière. Jeté deux fois dans les cachots comme suspect et déchu de son grade, Trublet n'échappa que par miracle à l'échafaud. Lorsque la Terreur fut passée, il se retira à Rennes et y publia, sous les auspices du Premier Consul, l'*Histoire de la campagne de l'Inde*, ouvrage d'une remarquable impartialité. Il ne put obtenir cependant d'être réintégré dans le cadre d'activité de la marine, mais son grade et sa pension lui furent confirmés. Enfin la Restauration reconnut ses services en lui accordant, en 1818, le grade honorifique de contre-amiral dont il a joui jusqu'à sa mort arrivée, le 21 juin 1829, à Rennes.

**TRUGUET** (Laurent-Jean-François, comte), — amiral et pair de France, ministre de la marine, naquit le 10 janvier 1752, à Toulon, d'un chef d'escadre, entra au service, en 1764, fit sa première campagne, en 1766, sous le marquis de Chabert, employa avec un grand succès ses premières années à cultiver les sciences nautiques et devint enseigne en 1773. Huit campagnes dans la Méditerranée en avaient déjà fait un officier distingué quand éclata la guerre de 1778 qui ne fut pour lui qu'une campagne de six ans sous les amiraux Estaing, Guichen, Grasse et Vaudreuil. Il reçut la croix de

Saint-Louis pour avoir sauvé le premier de ces chefs à l'assaut de Savannah, où lui-même fut grièvement blessé. La paix ne convenant pas à son humeur active, il obtint le commandement d'une corvette pour concourir aux travaux de son ami le comte de Choiseul-Gouffier, ambassadeur près la Porte ottomane. C'est pendant cette campagne, qui dura de 1785 à 1788, qu'il fit l'hydrographie des Dardanelles et de la mer de Marmara, et qu'il fut chargé d'entamer des négociations avec les beys d'Égypte pour ouvrir une nouvelle route au commerce de l'Inde. Revenu en France, en 1789, il fut, deux ans plus tard, à son retour d'un voyage en Angleterre, élevé au grade de contre-amiral, et nommé, en 1792, au commandement des forces navales de la Méditerranée. Les circonstances étaient on ne peut plus difficiles; néanmoins Truguet sut maintenir l'ordre sur ses navires et dirigea les bombardements de Nice et d'Oneille; mais, ayant échoué au siége de Cagliari, il fut incarcéré pendant la Terreur jusqu'à la chute de Robespierre. Réintégré, en 1794, et promu vice-amiral, puis nommé ministre de la marine, le 8 novembre 1795, Truguet renouvela en partie le code maritime par la loi dite de brumaire an IV, et, pour relever la marine, il envoya Sercey dans l'Inde, Richery à Terre-Neuve, Morard de Galle et Hoche en Irlande. Accusé de l'insuccès de cette dernière expédition, il quitta le ministère en 1797. Nommé ambassadeur en Espagne, après le 18 fructidor, il fut bientôt rappelé, puis exilé en Hollande jusqu'au moment où Bonaparte revint d'Égypte. En 1802, le Premier Consul l'appela au commandement de l'armée navale combinée et réunie à Cadix, armement formidable qui devint sans objet par suite de la capitulation de Menou. En 1804, après la rupture de la paix d'Amiens, Truguet eut encore le commandement de l'armée navale de Brest composée de 25 vaisseaux de ligne; mais, par suite d'un grave

dissentiment à propos de la flottille, puis sur la nécessité de conférer à Bonaparte le titre d'Empereur, il dut résigner son commandement. Cinq ans plus tard, après le désastre de l'île d'Aix, Decrès le rappela au commandement de l'escadre de Rochefort, puis l'investit de la haute administration maritime de la Hollande. A l'époque de la révolution hollandaise, en novembre 1813, il resta à son poste, au péril de sa liberté et de sa vie, et de concert avec son ami l'amiral Ver-Huell, il sauva la flotte du Texel. Sous la Restauration, Truguet fut fait grand-croix de la Légion d'honneur, comte, pair de France, grand-croix de Saint-Louis. Enfin, en 1831, Louis-Philippe lui conféra la dignité d'amiral de France. Il est mort à Paris, le 26 décembre 1839. On a de lui un *Traité de la marine pratique*, imprimé en 1787, à l'imprimerie établie à Constantinople, par Choiseul-Gouffier, au palais de l'ambassade Française, et il a laissé sur l'histoire de la marine et sur les sciences nautiques de nombreux documents qui ont été mis à profit par M. Bajot dans la rédaction de ses *Lettres sur la marine*.

**TUPINIER** (Jean-Marguerite, baron), — ingénieur et ministre de la marine, né à Cuisery (Saône-et-Loire) le 18 décembre 1779, n'avait pas quinze ans lorsqu'il fut reçu, par dispense d'âge, à l'École polytechnique. A dix-sept ans, il entra à l'École d'application, et, à dix-neuf, il fut envoyé à Brest. Trois ans plus tard, il fut embarqué sur le vaisseau l'*Inflexible*, comme ingénieur de l'escadre qui portait à Saint-Domingue l'armée du général Leclerc. La campagne terminée, il fut attaché au port de Toulon et ensuite à celui de Boulogne où il participa aux travaux de la flottille. Employé plus tard à Gênes et à Venise, il y dirigea les constructions navales. Appelé à Paris, vers 1813, pour y remplir les fonctions de sous-directeur des ports et arsenaux sous M. le vicomte Jurien, il ne tarda pas à lui succéder. Pendant les

vingt années qu'il dirigea les ports et arsenaux de la France, il eut dans ses attributions les constructions navales et hydrauliques, celles de l'artillerie, l'approvisionnement de toutes les parties du matériel, les hôpitaux, les chiourmes, les opérations navales et les expéditions scientifiques. Son esprit vaste et sûr suffit à cet ensemble immense. En même temps qu'il poursuivait et réalisait l'accomplissement des gigantesques travaux exécutés pendant cette période dans les cinq grands ports militaires, il s'occupait des innovations et des perfectionnements que réclamait l'armée navale elle-même et faisait adopter l'agrandissement calculé des dimensions principales des vaisseaux, en leur restituant une hauteur de batterie suffisante pour assurer le service des batteries basses par une mer assez agitée. Pour l'artillerie des vaisseaux et des frégates, il fit prévaloir l'idée d'un calibre unique, avec des proportions dans les longueurs des bouches à feu, raccourcies suivant la hauteur progressive des batteries. Il contribua puissamment à faire substituer aux câbles de chanvre les câbles en fer, à la confection desquels il fit consacrer le magnifique établissement de Guérigny, et à faire remplacer par des caisses en fer les tonneaux de bois où se détérioraient l'eau et le vin destinés aux équipages. Il fit étudier la marine à vapeur aux États-Unis par M. Marestier dont les travaux servirent de point de départ à ses applications en France. L'usine d'Indret devint, par ses soins, un foyer incessant d'activité, où se fabriquaient les machines des nouveaux navires. Il rendit aussi d'importants services à l'administration proprement dite, en introduisant dans les ateliers une comptabilité assujétie à un contrôle sérieux, mais dégagée de superfluités arrêtant, en pure perte, la marche des affaires. Ce fut encore lui qui prépara les expéditions de 1823 en Espagne; de 1826 et 1827 dans le Levant; de 1829 et 1830 en Morée et contre Alger, et plus tard, celle

qui amena la prise du fort Saint-Jean d'Ulloa. En 1840, il improvisa, pour ainsi dire, les moyens de soutenir contre l'Angleterre la lutte alors imminente. Maître des requêtes au Conseil d'État en 1824, conseiller et inspecteur général honoraire du génie maritime en 1828, ministre de la marine par intérim du 2 au 10 août 1830, membre du Conseil d'amirauté la même année, député du Finistère en 1834, chargé, en 1837, de l'inspection des ports depuis Dunkerque jusqu'à Toulon, réélu, la même année, par le département du Finistère, puis nommé en même temps par le département de la Charente-Inférieure qui le réélut en 1839, ministre de la marine du 31 mars au 12 mai de cette année, grand officier de la Légion d'honneur en 1840, pair de France en 1845, il cumula ses diverses fonctions avec la présidence de plusieurs commissions. Révoqué, en 1848, de ses fonctions de conseiller d'État et de pair de France, il se démit de ses autres emplois, et est mort à Paris, le 1er décembre 1850. Indépendamment d'un grand nombre de discours prononcés, soit comme commissaire du gouvernement, soit comme député et pair de France dans nos assemblées législatives où sa voix se faisait entendre souvent, et toujours avec autorité, dans les questions intéressant les divers services de la marine, il a publié : *Lettres* (trois) *sur la rentrée des vaisseaux*, insérées en réponse à M. Gicquel des Touches, sous le pseudonyme de *Pontophile*, dans les t. t. 10 et 12 des *Annales maritimes et coloniales* (*sciences et arts*); — *Lettre sur le centre d'effort d'un vaisseau*, signée : *Navimane* (ibid., t. 12); — *Observations sur les dimensions des vaisseaux et des frégates dans la marine française*. Paris, imp. roy., 1822, in-8°; — *Notice nécrologique sur la vie, les travaux et les services de M. Ch. Jurien, conseiller d'État*. Paris, *ibid.*, 1836, in-8°; — *Rapport sur le matériel de la marine*, Paris, *ibid.*, 1838, in-8°; ce rapport, résultat de sa mission de 1837,

présente la situation de la marine à cette époque, et indique les améliorations à y introduire, ainsi que celles qui avaient été adoptées jusque-là ; — *Considérations sur la marine et son budget*, *ibid.*, 1841, in-8° ; — *Examen des questions relatives au contrôle dans le département de la marine*, *ibid.*, 1842, in-8°.

(*Discours de M. Ch. Dupin* dans le *Moniteur universel* du 8 décembre 1850. — *Notice sur M. le baron Tupinier*, par M. Ad. Mazères. Paris, 1842, 16 p. in-8°. — *Littérature française contemporaine*.)

# V

**VAILLANT** (Auguste-Nicolas), — vice-amiral, né à Paris, le 2 juillet 1793, débuta dans la marine impériale, comme novice pilotin, le 8 novembre 1808, devint aspirant de 2e classe, le 1er décembre 1810, et de 1re, le 29 mars 1813. Investi presque aussitôt du commandement de l'aviso le *Texel*, dans l'armée navale du Helder et du Texel, il déploya un caractère résolu en contenant, le pistolet au poing, son équipage, tout hollandais et impatient de la domination française. Frappé de son énergie, l'amiral Ver-Huell l'admit comme lieutenant d'infanterie d'abord, d'artillerie ensuite, dans l'héroïque garnison qui conserva, jusqu'à la chute de l'Empire, les forts de la Salle et de l'Écluse. Éliminé, en 1816, comme bonapartiste, mais promptement réintégré, il fut promu enseigne, en 1818, et, après avoir navigué dans le Levant, au Brésil et au Sénégal, il suivit, en qualité d'aide de camp, le baron Milius, nommé gouverneur de Cayenne. Membre d'une commission chargée d'explorer les environs de la Mana, il rédigea un mémoire

accompagné d'une carte de ce fleuve dont le cours était alors à peine soupçonné. Lieutenant de vaisseau, en 1824, commandant, l'année suivante, de la goëlette l'*Estafette*, successivement employée dans le Levant, à Tunis, sur les côtes de la Catalogne et de la Romagne, embarqué, en 1828, sur l'*Iphigénie*, il participa à la bataille de Navarin et fut, jusqu'en 1830, aide de camp de l'amiral Rigny qui, en quittant le Levant, le nomma commandant du brick l'*Actéon*. Capitaine de corvette depuis le 1er mars 1831, puis aide de camp de cet amiral devenu ministre, et de ses successeurs les amiraux Duperré et Jacob, il fut nommé au commandement de la corvette la *Bonite*, chargée d'exécuter un voyage autour du monde. Partie de Toulon, le 6 février 1836, la *Bonite* opéra son retour à Brest, le 6 novembre 1837, après une campagne de 21 mois dont les résultats, consignés sommairement dans un rapport adressé au ministre, le 20 novembre, sont développés dans la relation du voyage, confiée, pour la partie historique, à M. La Salle, pour les parties scientifiques, à MM. Chevalier, Eydoux, Soulevet, Gaudichaud, Laurent et Darondeau. Elle forme 14 vol. in-8° de texte et trois atlas in-f°, publiés de 1840 à 1852 par Arthus Bertrand. Capitaine de vaisseau, en 1838, commandant, à la fin de la même année, de la corvette la *Cornaline* et du fort de Saint-Jean d'Ulloa, puis chef d'état-major de l'amiral Dupotet, chargé de diriger le blocus de la Plata, il attaqua, à la tête des troupes de débarquement, la place de Montevideo qu'il sut conserver malgré son investissement par l'armée de Rosas. Après avoir ensuite commandé, par intérim, pendant cinq mois, la station du Levant, sur le *Santi-Petri*, il fut appelé au conseil d'amirauté. Nommé préfet maritime à Rochefort, à la suite des journées de février, il entra, lors du rétablissement de l'ordre dans ce port, au conseil d'amirauté, fut promu contre-amiral, le 1er

mai 1849, chargé, le 6 août suivant, du commandement en second de l'escadre de la Méditerranée, sous le vice-amiral Parseval-Deschênes, nommé ministre de la marine, le 24 janvier 1851, gouverneur général et commandant de la station des Antilles, le 11 avril suivant, revint en France en 1853, rentra au conseil d'amirauté, fut promu vice-amiral, le 12 août 1854, et admis, le 2 juillet 1858, dans le cadre de réserve. Chevalier de Saint-Louis, grand officier de la Légion d'honneur et de l'ordre ottoman du Medjidié, il est mort à Paris, le 1er novembre 1858.

(*Notice de M. F. Chassériau* dans le *Moniteur universel* du 9 novembre 1858.)

**VALBELLE** (Jean-Baptiste, chevalier de), — bailli de l'ordre de Saint-Jean de Jérusalem, chef d'escadre des armées navales, né à Marseille en 1627, d'une noble famille de Provence, était fils de Côme II de Valbelle, héroïque vieillard, qui, criblé de blessures au combat de Gênes, en 1638, se fit attacher au grand mât de sa galère, et continua de soutenir le choc de quatre bâtiments ennemis, jusqu'à ce que, dit L. Guérin, sa vie se fût écoulée avec la dernière goutte de son sang. Quoique bien jeune encore, Jean-Baptiste assistait à ce combat qui, outre son père, lui enleva son frère aîné. Trois ans plus tard, il était lui-même blessé au blocus de Tarragone. L'année suivante (1642), il se signala au combat de Barcelone, en sautant le premier sur un vaisseau ennemi. Cette action lui valut le commandement d'un petit bâtiment qu'il rendit célèbre, sous le nom de *Persée*, par ses nombreuses prises. Admis dans l'ordre de Saint-Jean, auquel sa famille donnait des chevaliers de temps immémorial, Valbelle signala ses caravanes par de nombreux exploits contre les Barbaresques. En 1654, nous le retrouvons commandant un vaisseau dans l'escadre du chevalier Paul, et coopérant à la prise de Castellamare. Détaché

de la flotte avec le chevalier Des Gouttes, pour aller chercher des vivres en Provence, il rencontra, à la hauteur de Palerme, trois corsaires marocains, en coula un et enleva les deux autres. Au retour, la flottille fut dispersée par une tempête. Le bâtiment de Valbelle, plus maltraité que les autres, était arrivé en vue de Marseille, quand un vaisseau anglais, le voyant en si mauvais état, lui demanda impérieusement le salut. Valbelle lui répondit en l'abordant, et en massacrant son équipage, puis, comme on était alors en paix avec l'Angleterre, il rendit généreusement cette prise. Mais les Anglais voulurent tirer vengeance de cet affront. L'année suivante (1655), le chevalier Banks, qui commandait quatre vaisseaux, ayant rencontré, entre Majorque et Cabrera, le navire de Valbelle, exigea le salut. L'intrépide chevalier, décidé à s'ensevelir dans les flots plutôt que de subir une pareille honte, accepta cette lutte inégale, et, quand son bâtiment, criblé de boulets, démâté, totalement désemparé, ne fut plus qu'une carcasse, il alla s'échouer sur un banc de sable, et refusa encore de se rendre. Saisi lui-même d'admiration, Banks lui envoya une chaloupe avec laquelle il rentra triomphant à Marseille. Devenu commandeur de l'ordre de Malte, Valbelle fit, en 1660, pour son propre compte, une campagne contre les Infidèles. Dans la guerre de Hollande, il se signala, comme capitaine de vaisseau, à la bataille de Sole-Bay. A celle de Walcheren, monté sur le *Glorieux*, il eut la gloire de faire reculer Corneille Tromp. Il se distingua encore au second combat de Walcheren et à celui du Texel. Devenu chef d'escadre, en 1673, et chargé, l'année suivante, de porter des secours à Messine révoltée contre l'Espagne, il s'acquitta heureusement de sa mission, malgré la présence d'une escadre espagnole qui resta immobile, et réduisit le fort de San-Salvador à capituler. En 1675, il renouvela cet acte d'audace, en entrant

dans Messine avec six vaisseaux et trois brûlots, malgré la flotte de Melchior de la Cueva, forte de vingt-deux vaisseaux et de vingt-quatre galères, et quand cet amiral, honteux de son inaction, se décida à attaquer les huit vaisseaux de Duquesne, Valbelle accourut au bruit du canon avec ses six navires, et décida la victoire. A la bataille des îles Lipari, monté sur le vaisseau le *Pompeux*, il soutint le feu du grand Ruyter, et partagea avec Duquesne et Tourville les honneurs de la journée. A Agosta, il prit le commandement de l'avant-garde, après la mort d'Almeiras. Au combat de Palerme, qui consomma la ruine de la marine espagnole, il fut un des matelots du *Sceptre*, vaisseau-amiral de Vivonne. Après la paix de Nimègue, le pape Innocent XI lui offrit le commandement des galères pontificales, mais, usé par ses blessures et par les fatigues de la mer, il n'accepta que le rang de bailli et de grand-croix de l'ordre de Saint-Jean. Attaqué, en 1677, d'une fièvre maligne, il mourut peu de temps après à Toulon, le 16 avril 1681, sans avoir obtenu le grade de lieutenant-général que Louis XIV lui réservait pour le 1er janvier de l'année suivante. On a de lui sous le titre de *Justification de Marseille*, la réfutation d'un écrit publié à l'occasion des troubles de cette ville, en 1658.

**VALIN** (René-Josué), — procureur du Roi près l'amirauté de la Rochelle, naquit dans cette ville, le 10 juin 1695, d'une famille d'origine hollandaise réfugiée en France, et était fils d'un avocat président au siége royal de Rochefort. Il fit son droit à l'école de Poitiers, fut reçu, à vingt ans, avocat au présidial de la Rochelle, et, en 1736, procureur du Roi au siége de l'amirauté de la même ville. Éloigné par son excessive modestie de la partie militante du barreau, il a passé ses jours dans son cabinet, et trois ouvrages principaux ont été le fruit de ses longues méditations. Ce sont : le *Commentaire sur la coutume de la Rochelle*, 1756 ; le *Com-*

*mentaire sur l'ordonnance de* 1681, qui fait encore autorité, 1760, et le *Traité des prises*, 1763. Un des fondateurs de l'Académie de la Rochelle, en 1732, il ne cessa d'en être le membre le plus actif jusqu'en 1764, époque où ses infirmités croissantes le forcèrent à donner sa démission. Il y est mort, le 24 août 1765. Ses restes mortels, déposés dans l'église de Nieul, près la Rochelle, sans aucun signe de reconnaissance, ont été exhumés le 31 août 1841, et un tombeau lui a été érigé par les habitants de cette ville.

**VALINCOURT** (Jean-Baptiste-Henri DU TROUSSET de), — secrétaire-général de la marine, né à Paris le 1er mars 1653, mort à Saint-Cloud, le 4 janvier 1730, entra, en 1681, sous les auspices de Bossuet, dans la maison du comte de Toulouse, amiral de France, et devint secrétaire de la marine, puis secrétaire des commandements du comte qu'il accompagna à la bataille de Velez-Malaga, où il fut blessé à la jambe d'un éclat de mitraille. Entièrement dévoué à son maître, c'était un esprit plein de sens et de droiture. Homme de goût et lettré, il a composé plusieurs opuscules, qui lui ont acquis une certaine réputation. Boileau lui a dédié sa onzième satire, celle sur l'honneur. L'année suivante (1699), il remplaça Racine à l'Académie française et dans ses fonctions d'historiographe de Louis XIV; en 1721, il devint membre de l'Académie des sciences. En 1725, il perdit ses manuscrits, ainsi que les matériaux recueillis par Racine et Boileau pour l'histoire de Louis XIV, dans un incendie qui consuma sa bibliothèque à Saint-Cloud. Vers la même époque, il composa, pour le comte de Toulouse, un *Mémoire sur la marine* qui a été publié par Monmerqué en tête des mémoires de Villette. En 1726, à l'avénement de Fleury au ministère, il lui adressa, sur l'état de l'Europe, un mémoire fort judicieux où il se prononça nettement contre l'alliance anglaise qui n'avait

qu'un but, celui de nous brouiller avec le reste de l'Europe. Son ouvrage le plus remarquable est un *Traité sur les prises*, adressé au comte de Toulouse, et suivi de l'*Établissement des congés dans la Méditerranée et sur l'Océan.* Cet écrit a été publié pour la première fois par Eug. Süe dans son *Histoire de la marine française*.

(Fontenelle, *Éloge de Valincourt.*)

**VANSTABEL** (Pierre-Jean), — contre-amiral, naquit à Dunkerque, le 8 novembre 1744, d'une famille de marins. Dès l'âge de quatorze ans, il navigua au commerce jusqu'en 1778, époque où il fut admis dans la marine royale comme officier auxiliaire. En 1781, il commandait le cutter le *Rohan-Soubise* : dans une croisière sur les côtes d'Angleterre, il rencontra le corsaire anglais l'*Amiral-Rodney*, lui donna la chasse, l'atteignit et s'en empara après une heure de combat; mais il fut obligé de l'incendier tant il le trouva maltraité. Dans cet engagement, Vanstabel, atteint de deux balles à la gorge, se fit panser, et continua de donner ses ordres. Nommé lieutenant de frégate, en 1782, il fit, en cette qualité, le service des convois de la Manche. En 1788, on lui donna à faire la reconnaissance des côtes de cette mer. Nommé enseigne, en 1792, il prit le commandement de la *Proserpine*, avec laquelle il fit une campagne d'un an aux Antilles. Capitaine de vaisseau au début de la guerre de 1793, il appareilla de Brest avec la *Thétis*, et dans une croisière de quatre mois qu'il fit dans la Manche, il prit, coula ou incendia une quarantaine de bâtiments anglais. Élevé au grade de contre-amiral, la même année, il partit avec six vaisseaux pour attendre un convoi anglais dans la Manche. Mais, au lieu des 4 vaisseaux qui devaient protéger le convoi, il rencontra l'amiral Howe, avec 28 vaisseaux de ligne. Sans se déconcerter, il dégagea son éclaireur, la *Sémillante*, qui luttait contre une frégate anglaise, harcela l'amiral Howe

qui voulait l'amener à un combat, parvint à lui enlever dix bâtiments de son convoi, et rentra heureusement à Brest. Chargé peu après de ramener en France un convoi de grains rassemblé en Amérique par le capitaine Émeriau, il le conduisit, sans obstacle, à sa destination, le 15 prairial, grâce à la bataille livrée deux jours auparavant dans le but de protéger sa rentrée. Il commanda l'escadre légère de Villaret-Joyeuse dans la croisère dite du *grand hiver*, et fut assez heureux pour ne perdre aucun de ses bâtiments. Au commencement de 1796, le Directoire, ayant résolu de rendre l'Escaut au commerce, confia à Vanstabel deux bricks et quatre canonnières pour en forcer au besoin les passes, et conduire huit navires marchands à Anvers. Il fallait passer sous le feu de plusieurs forts hollandais sans tirer un seul coup de canon, mais aussi sans se laisser arrêter par les représentations des commandants de ces forts. Vanstabel les doubla successivement, et accomplit sa mission. Il retourna ensuite à Flessingue pour aller établir une croisière dans les mers du Nord; mais sa santé délabrée le força de revenir à Dunkerque, où il mourut peu de temps après, le 30 mars 1797.

**VAUBAN** (Sébastien LE PRESTRE, marquis de), — maréchal de France, le plus grand de nos ingénieurs, naquit le 1er mai 1633, à Saint-Léger de Foucherets, près Saulieu (Yonne), d'une famille noble, mais obscure. Son père était mort au service, ne lui laissant que son nom. Un prieur du voisinage le recueillit et l'éleva. A l'âge de 17 ans (on était alors en pleine Fronde), il alla faire ses premières armes sous Condé révolté contre la cour. Fait prisonnier par les royalistes, il fut conduit à Mazarin qui, pour se l'attacher, lui fit donner, d'après le conseil de Turenne, une lieutenance dans le régiment de Bourgogne. Ayant reçu quelques leçons du chevalier de Clerville, célèbre ingénieur, qui a

construit Rochefort, ingénieur lui-même, en 1655, il dirigea, dès 1658, dans la guerre de Flandre, les siéges de Gravelines, d'Ypres et d'Oudenarde. En 1663, Louis XIV le chargea de fortifier Dunkerque qu'il avait racheté l'année précédente au roi d'Angleterre. Vauban y créa un port artificiel, au moyen de deux jetées s'avançant de mille toises dans la mer, le défendit par de redoutables batteries, et fit, de la patrie de Jean Bart, un second Saint-Malo contre lequel s'acharna la haine anglaise. La guerre ayant recommencé avec l'Espagne, Vauban réduisit à capituler la plupart des villes de Flandre, entre autres Douai, où il fut blessé, et Lille dont il fit la première place forte de l'Europe, après le traité d'Aix-la-Chapelle. En même temps, il perfectionnait le système des inondations pour la défense des places, et imaginait les feux croisés et les boulets creux pour les prendre plus rapidement. En 1673, au siége de Maëstricht, défendu par son rival de gloire, le Hollandais Cohorn, il inventa les parallèles. Il dirigea aussi les siéges de Trèves et de Besançon, revint en Flandre défendre Oudenarde, et aux siéges de Condé, d'Aix et de Valenciennes, se servit de galiotes et de batteries flottantes pour empêcher les garnisons de ces villes de profiter du moyen de défense des inondations. Il prit encore Cambrai et Gand. Nommé, en 1677, commissaire-général des fortifications, à la mort du chevalier de Clerville, Vauban travailla aussi bien pour Colbert que pour Louvois à la défense générale du royaume. Il acheva, en 1678, les travaux de Dunkerque, et construisit les canaux de Bergues, de la Moëre et de Furnes destinés à empêcher l'ensablement du port par la puissance des eaux qu'y chassaient incessamment leurs écluses. De là, il passa à Toulon qu'il transforma, en y traçant une nouvelle enceinte aujourd'hui disparue à cause des agrandissements successifs de la ville, en y creusant une nouvelle

darse qui a gardé son nom, en y construisant un arsenal grand comme une ville ; enfin, en rejetant deux rivières qui engravaient le port, l'une dans la rade des Vignettes, l'autre du côté de Castigneau. Il avait commencé quelques travaux de fortifications à Cherbourg qu'il appelait l'*auberge de la Manche*, et y voulait un port de guerre. Dans les Pyrénées, il projeta également Port-Vendres, et construisit Mont-Louis. Cette forteresse achevée, il retourna au nord, où il refit les défenses de Calais ; mais Louis XIV, sacrifiant la vieille et patriotique cité à sa ville favorite de Dunkerque, ne voulut pas recreuser le port ensablé de Calais, et Louvois, par jalousie, fit abandonner celui d'Ambleteuse. Les frontières du nord et de l'est, les plus exposées, furent couvertes de places fortes. Celles qui datent de Vauban sont : Maubeuge, Longwy, Sarre-Louis, Thionville, Bitch, Phalsbourg, Béfort, Lichtemberg, Hagueneau, Schelestadt, Huningue, et plus tard Strasbourg. Il mit ensuite en défense les Pyrénées occidentales, où il construisit le fort d'Andaye et améliora les ports de Bayonne et de Saint-Jean de Lutz. En 1681, il visita les côtes de l'Océan, releva la citadelle de Saint-Martin de Ré et les remparts de la Rochelle, ordonna de nouveaux travaux à Rochefort. En 1683, il vint lever les difficultés que rencontrait l'exécution de son plan du bassin de l'entrée du port de Brest, et arrêta le tracé définitif de l'enceinte bastionnée de cette ville commencée par Sainte-Colombe. Lorsque Louis XIV se fut emparé de Strasbourg, par usurpation, Vauban y créa la citadelle, le fort de Kehl, les redoutes du Rhin et le canal de la Brüsche. Il bombarda Luxembourg, en 1684, et fortifia cette place, après l'avoir prise. Il conduisit encore, en 1686, le siége de Philipsbourg dont il avait augmenté, dix ans auparavant, les fortifications ; et, pour s'en emparer, inventa le tir à ricochet qui, prenant les bastions en écharpe, écrase en quel-

ques heures les petites places. Lors de la coalition d'Augsbourg, il dirigea les attaques contre Mons, et celles contre Namur, ouvrage de Cohorn. L'année suivante, le roi, d'après ses conseils, établit l'ordre de Saint-Louis, et il fut au nombre des sept grands-croix à la création. Après avoir pris Charleroi, autre place créée par lui, apprenant que les Anglais allaient attaquer Camaret, en 1694, il y courut, garnit, en vingt jours, la rade de Brest de 400 canons et mortiers, ce qui permit au marquis de Langeron de foudroyer avec tant de vigueur les troupes de descente et l'escadre de l'amiral Berkley, que tout se rembarqua et s'enfuit avec de grandes pertes. La France, à cette époque, ne faisant plus que se défendre, pour atténuer les effets de l'attaque qu'il avait rendue si supérieure, il opposa aux ravages du ricochet et de la bombe des souterrains, des traverses voûtées et des feux couverts partant de casemates. Après la paix de Ryswick, il s'occupa de rédiger une foule de mémoires d'économie politique, et projeta la réforme des finances et de l'armée ; mais on n'adopta que l'amélioration matérielle de la baïonnette qu'il fixa au fusil au moyen d'une douille. Quoique promu maréchal, en 1703, après avoir refusé de l'être dix ans auparavant, il dirigea encore le siége de Brisach, sous les ordres du duc de Bourgogne. Enfin, en 1706, il accourut pour défendre Dunkerque menacé par les Anglais. Ce fut la dernière fois qu'on l'employa. Ayant publié, en 1707, son mémoire de la *Dime royale* où il proposait de remplacer tous les impôts par un impôt unique qu'eussent payé les prêtres et les nobles aussi bien que les roturiers, il vit ses cinquante ans de services oubliés en un jour. Un arrêt du Conseil décida que le livre serait saisi et mis au pilori. Le *grand patriote*, ainsi l'appelle Saint-Simon, en mourut, six semaines après, de douleur (30 mars 1707). Il ne laissait après lui que deux filles. Le portrait de Vauban

par Lebrun, et son buste par Coysevox sont au ministère de la guerre : en 1808, son cœur a été placé aux Invalides, en face de celui de Turenne. Vauban avait écrit, sous le titre modeste de *Mes oisivetés,* douze volumes in-folio : sept ont été malheureusement égarés. Mais nous avons de lui quantité de traités relatifs à l'attaque et à la défense des places, ainsi qu'à la navigation intérieure de la France, l'armée, le commerce, la course, etc. ; la *Dixme royale* et enfin un *Mémoire sur le rétablissement de l'édit de Nantes* que Vauban avait proposé à Louis XIV dès 1689. On a imprimé sous le nom du maréchal un *Testament politique* qui est de l'économiste Bois-Guillebert, son parent. Le nom de *Vauban* est aujourd'hui porté par une frégate à roues de 20 canons.

**VAUDREUIL** (Louis-Philippe RIGAUD, comte de), — lieutenant général des armées navales, de la noble et ancienne famille de Rigaud, originaire du Languedoc, naquit, en 1691, à Québec, et était l'aîné des onze fils de Rigaud, marquis de Vaudreuil, capitaine de vaisseau, qui gouverna le Canada de 1704 à 1725, et qui a laissé un excellent souvenir dans la colonie. Admis gentilhomme-garde, en 1698, Louis-Philippe servit d'abord au Canada jusqu'à la mort de son père, puis il vint en France et continua de servir dans la marine. Nommé capitaine de vaisseau, en 1738, il assista sur l'*Heureux,* qu'il commandait, à la bataille de Toulon (1744), et, en 1747, commandant de l'*Intrépide,* il prit une part bien glorieuse au combat de Létanduère. Le *Tonnant,* vaisseau-amiral, écrasé par trois vaisseaux anglais, et abandonné par ses deux matelots le *Terrible* et le *Trident* qui, totalement désemparés, s'étaient vus forcés d'amener, allait lui-même succomber, lorsque Vaudreuil, qui luttait à une demi-lieue de là contre deux autres vaisseaux, vint au secours de son chef, le dégagea et le remorqua jusqu'à Brest.

Louis XV récompensa Vaudreuil en le nommant chef d'escadre, et, pour perpétuer le souvenir de sa belle conduite, il fit faire un tableau représentant l'*Intrépide* aux prises avec la flotte anglaise, tableau qu'il donna à la famille de Vaudreuil, et dont une copie, par M. Gilbert, de Brest, existe au musée de Versailles. Promu lieutenant-général, en 1753, Vaudreuil ne put, par suite de ses infirmités, prendre part à la guerre de Sept ans. Il mourut à Rochefort, le 27 novembre 1763, grand-croix de l'ordre de Saint-Louis.

**VAUDREUIL** (Louis-Philippe RIGAUD, marquis de), — lieutenant-général des armées navales, fils du précédent, naquit à Rochefort, le 18 avril 1724, servit d'abord pendant quatre ans dans le régiment des gardes-françaises, puis passa, en 1740, comme garde, dans la marine, et assista, sur l'*Heureux*, commandé par son père, à la bataille de Toulon (1744). Enseigne en 1746, il prit part, sur l'*Intrépide*, également commandé par son père, au combat du 25 octobre 1747. Nommé lieutenant de vaisseau, en 1754, il fit diverses campagnes dans ce grade et devint chevalier de Saint-Louis, en 1757. Commandant, en 1759, la frégate l'*Aréthuse*, il revenait du Canada en France, escortant un nombreux convoi, lorsque, le 19 mai, à l'ouvert de la baie d'Audierne, il découvrit sous le vent deux frégates et un vaisseau anglais. Il eût pu facilement leur échapper; mais, dévoué au salut de son convoi, il préféra attirer l'ennemi dans une autre direction. Chassée pendant trois heures par les deux frégates, l'*Aréthuse*, dans une saute de vent, démâta de ses deux mâts de hune. Le combat étant devenu inévitable, attendu que l'ennemi n'était plus qu'à une portée de canon, Vaudreuil vira de bord et en prit l'initiative. La lutte se prolongea pendant deux heures; enfin, l'arrivée du *Chatam* décida la victoire en faveur des Anglais. Vaudreuil qui, dès le commencement de l'action, avait eu un bras cassé par

une balle, et dont le gréement était criblé, se rendit avec la consolation d'avoir sauvé son convoi. Rentré en France, après quelques mois de captivité, et promu capitaine de frégate, en 1764, capitaine de vaisseau l'année suivante, il commanda, en 1776, le *Fendant*, faisant partie de l'escadre d'évolutions de du Chaffault, et prit part, sur ce vaisseau, à la bataille d'Ouessant, où il fut le matelot d'avant du vaisseau-amiral la *Bretagne*. En décembre 1778, Vaudreuil, chef d'escadre, partit de Brest avec deux vaisseaux, deux frégates et quatre bâtiments inférieurs, escortant un convoi qui se rendait aux Antilles et portait des troupes destinées à s'emparer du Sénégal. En passant devant Saint-Louis, il fit capituler cette place, et, laissant au lieutenant de vaisseau Pontevès-Gien le commandement des frégates, corvettes et goëlettes, il se rendit à Saint-Domingue avec les deux vaisseaux et le convoi, et rallia ensuite le comte d'Estaing à la Martinique. Au combat du 6 juillet contre Byron, le *Fendant*, placé au corps de bataille, prit à l'action une part qui valut à son commandant les éloges publics du commandant en chef. Après l'attaque infructueuse de Savannah, celui-ci envoya Grasse aux Antilles avec une frégate et quatre vaisseaux ; le *Fendant* était l'un de ces derniers. Un coup de vent ayant dispersé cette escadre, le *Fendant* entra isolément, en janvier 1780, dans la rade de Fort-Royal, sous le feu de trois vaisseaux anglais qui l'avaient canonné depuis le canal de la Dominique, puis il rallia la flotte de Guichen, et prit part aux trois batailles des Antilles. Nommé gouverneur de Saint-Domingue, Vaudreuil refusa, à deux reprises, d'accepter un poste sédentaire en temps de guerre, et continua de servir sous les ordres de Guichen. C'est ainsi qu'il prit part, sur le *Triomphant*, au combat livré, le 10 décembre 1781, au contre-amiral Kempenfeld. Quelques jours après, l'armée française, assaillie par un coup de vent,

fut contrainte de rentrer à Brest; mais le *Triomphant* et le *Brave*, continuant leur route, arrivèrent aux Antilles avec une partie du convoi que, d'après les instructions primitives, Vaudreuil devait conduire, à partir de Cadix. Arrivé à la Martinique, en janvier 1788, le *Triomphant* rallia le pavillon du comte de Grasse et prit part aux deux batailles du 9 et du 12 avril. Dans cette dernière affaire, connue sous le nom de bataille des Saintes ou de la Dominique, Vaudreuil comprit et remplit ses obligations. Sentant, vers la fin du combat, que la position critique du vaisseau-amiral pouvait empêcher le chef de songer à ses subordonnés autant qu'il l'aurait fait en toute autre circonstance, il prit sur lui de faire des signaux généraux, et il est certain que, quand la *Ville-de-Paris* amena son pavillon, le *Triomphant* était un des vaisseaux les plus rapprochés de l'amiral, ce qui n'empêcha pas ce dernier de formuler une plainte contre Vaudreuil qui fut traduit, ainsi que plusieurs autres officiers, devant un conseil de guerre tenu à Lorient, en 1784. Il fut honorablement acquitté de toute accusation en ces termes : « Le Conseil loue la conduite de M. de Vaudreuil dans toutes les circonstances de la journée du 12 avril, tant comme commandant du vaisseau le *Triomphant*, que comme général commandant la seconde escadre. » Pour en revenir au combat, après la reddition de son chef, Vaudreuil rallia les débris de l'armée et la ramena à Saint-Domingue; puis il fit voile pour Boston afin de s'y réparer et détacha, sous les ordres de Lapérouse, un vaisseau et deux frégates ayant mission de détruire les établissements anglais de la baie d'Hudson. C'est en revenant à Saint-Domingue qu'il apprit la signature de la paix de Versailles. Lieutenant général des armées navales depuis le 14 août 1782, puis nommé inspecteur général des classes, il reçut, à la promotion de 1784, les insignes de grand-croix

de Saint-Louis. Député aux États généraux, en 1789, par la noblesse du bailliage de Castelnaudary, il siégea au côté droit de l'Assemblée constituante et fit partie du Comité de la marine. Dans la nuit du 5 au 6 octobre, il réussit à pénétrer auprès de la famille royale, et, par sa fermeté, il contint la populace qui envahissait le palais. En 1791, il émigra en Angleterre, rentra en France après le 18 brumaire, et résida à Paris, où il est mort le 14 décembre 1802.

(*Documents inédits.*)

**VAUVRÉ** (Louis GIRARDIN, seigneur de), — intendant de la marine et des armées navales, était enseigne, en 1665, commissaire, en 1670, commissaire général, en 1673, servit, en cette qualité, d'abord à Rochefort, puis au Havre; passa de là en Sicile, en 1677, et enfin devint intendant de Toulon, en 1681. Possédant la confiance de Colbert et de Seignelay, il a passé pour un des plus grands intendants du XVII<sup>e</sup> siècle, et il a concouru aux grands travaux exécutés par Vauban pour ce port. De 1691 à 1694, il a servi à la mer. Conseiller du roi et au Parlement de Metz, il fit partie, en 1715, du Conseil de marine, et mourut à Paris, le 29 janvier 1724.

(*Notes de M. le commissaire général Guichon de Grandpont.*

**VERDUN DE LA CRENNE** (Jean-René-Antoine, marquis de), — chef d'escadre, naquit, en 1741, au château de ce nom, dans la paroisse d'Acey, ancien évêché d'Avranches. Attaché, en 1756, au port de Toulon en qualité de garde-marine, il servit successivement sur plusieurs bâtiments et arriva, en 1765, au grade de lieutenant de vaisseau. S'étant livré dès sa jeunesse à l'étude des connaissances profondes que réclame sa profession, il fut nommé membre de l'Académie royale de la marine, et appelé, en 1771, au commandement de la *Flore*, frégate destinée à un

voyage scientifique. Borda et Pingré partagèrent avec Verdun de la Crenne la gloire de cette expédition. Partie de Brest, le 29 octobre 1771, la *Flore* longea les côtes d'Espagne, visita les Canaries, et, après avoir parçouru les mers d'Europe et d'Afrique, explora celles du Nouveau-Monde. Des cartes hydrographiques, dressées avec soin, ont consacré le souvenir de ce voyage. Capitaine de vaisseau, en 1779, Verdun de la Crenne fut appelé en Russie pour organiser la marine de Catherine II. Au retour de cette mission, il fut employé dans les expéditions les plus importantes de la guerre d'Amérique. Il était major général dans la flotte employée au siége de Gibraltar. Chef d'escadre, en 1786, il rentra dans la vie privée, lors des troubles révolutionnaires, n'en fut pas moins proscrit et se retira en Espagne. Rentré en France après le 9 thermidor, il est mort en 1805, près de Versailles. Il a laissé un grand nombre de mémoires importants rédigés pour l'Académie de la marine.

**VER-HUELL** (Charles-Henri), — vice-amiral de Hollande et de France, maréchal de Hollande et pair de France, naquit, le 11 février 1764, à Dœtichen, d'une ancienne famille de la Gueldre, et, quoique hollandais d'origine, appartient par ses services à la France, son pays d'adoption. Entré, à l'âge de quatorze ans, dans la marine hollandaise, il assista, en 1781, au combat du Dogger-Bank, où le contre-amiral Zoutman, escortant un convoi, lutta quatre heures durant contre l'amiral anglais Hyde-Parker, et il s'y comporta si vaillamment, qu'il obtint le grade de lieutenant de vaisseau. Ver-Huell continua de servir avec distinction dans la marine de son pays jusqu'en 1803, époque où, devenu contre-amiral, il fut chargé de concerter avec Bonaparte un projet de descente en Angleterre. Au commencement de l'année suivante, il conduisit heureusement la flottille, d'abord en deux fois de Flessingue à Ostende, puis d'Os-

tende à Dunkerque. Dans cette troisième expédition, il eut affaire au commodore Sidney Smith. L'action fut des plus chaudes : la division franco-hollandaise se comporta valeureusement, mais l'artillerie des Anglais était si puissante, que trois chaloupes canonnières allèrent s'échouer à la côte. Afin qu'il ne fût pas dit qu'une seule d'entre elles était tombée au pouvoir de l'ennemi, Ver-Huell alla dans un canot leur porter lui-même l'ordre de reprendre le feu, puis il les fit dégager. Les Anglais repoussés sur tous les points, la division entra à Dunkerque. Cette action brillante valut à Ver-Huell le grade de vice-amiral et la croix de chevalier de la Légion d'honneur. Nommé, peu de temps après, ministre de la marine par la république batave, il annonça son intention de conserver son commandement dans la flottille de Boulogne. Aussi Napoléon le nomma-t-il commandant en chef de l'aile droite de l'armée navale. En 1805, Ver-Huell fut encore chargé de conduire quatre prames françaises et trente-deux canonnières bataves de Dunkerque à Ambleteuse. Attaqué, à la hauteur de Gravelines, par la croisière anglaise, forte de quinze vaisseaux, il la repoussa. Le lendemain (18 juillet), les Anglais, renforcés de quatre bâtiments, essayèrent inutilement de prendre leur revanche à Calais. Ver-Huell, laissant dans ce port dix canonnières et une prame, fut assailli, pour la troisième fois, entre les caps Blanc-Nez et Gris-Nez, par quarante-cinq bâtiments ennemis; mais, malgré l'infériorité de ses forces, il résista avec succès, et entra dans Ambleteuse sans avoir perdu un seul navire. Le maréchal Davout, qui était sur la canonnière de Ver-Huell, donna, dans le rapport qu'il fit à l'Empereur sur cette affaire, les plus grands éloges au courage et à l'habileté que l'amiral avait déployés. Ce ne fut qu'après Trafalgar que Ver-Huell alla prendre possession du ministère de la marine en Hollande. En 1806, Louis-Napoléon, à

l'élévation duquel il avait contribué, le nomma maréchal, et, quelque temps après, ambassadeur à Paris. L'Empereur, de son côté, le fit grand-aigle de la Légion d'honneur. En 1809, lors de la descente des Anglais à Walcheren, Ver-Huell protégea efficacement les côtes de Hollande, ce qui lui valut le titre de comte de Sevenaër. Lors de la réunion de la Hollande à la France, en 1810, il fut nommé président de la junte instituée à cette occasion. L'Empereur l'admit dans la marine française avec son grade de vice-amiral, et le nomma au commandement des forces navales de la mer du Nord depuis l'Ems jusqu'à Dantzick, puis grand-officier de l'Empire, inspecteur général des côtes de la mer du Nord, enfin lui confia le commandement de l'armée navale du Helder et du Texel. En 1813, placé entre ses devoirs envers sa patrie adoptive et ceux vis-à-vis de son pays révolté contre la France, Ver-Huell, sans oublier ses sympathies pour les Hollandais, sut nous rester fidèle, et maintint avec honneur le pavillon tricolore sur le fort de la Salle jusqu'à la chute de l'Empire. Naturalisé Français, en 1814, avec les témoignages les plus honorables, et maintenu dans son grade par Louis XVIII, bien qu'il fût allé rendre ses devoirs à l'Empereur pendant les Cent-jours, il obtint encore la croix de chevalier de l'ordre du Mérite militaire et des lettres de grande naturalisation. Admis à la retraite, en 1816, il fut nommé, trois ans plus tard, à la Chambre des pairs. Il est mort en octobre 1845, à Paris. Professant la religion protestante, il a toujours montré le plus grand dévouement pour ses co-religionnaires, et a été l'un des fondateurs de la Société protestante des Missions.

**VIAL DU CLAIRBOIS** (Honoré-Sébastien),— directeur de l'École des ingénieurs de vaisseaux et chef du génie maritime à Brest, naquit à Paris, en 1733, entra, à l'âge de 17 ans, dans la marine, et servit en qualité de volontaire et de

lieutenant sur divers bâtiments de commerce. En 1754, il passa au service de l'armée de terre où il servit dans différents grades jusqu'en 1777, époque où il rentra dans la marine, en qualité de sous-ingénieur. Les talents qu'il déploya dans la construction navale ne tardèrent pas à le porter au rang d'ingénieur-constructeur en chef, qu'il obtint en 1793. Nommé successivement directeur des constructions au port de Lorient, puis chef du quatrième arrondissement forestier à Rouen, il devint, en 1801, directeur de l'École spéciale du génie à Brest, emploi qu'il conserva jusqu'à sa retraite, en 1810. Il est mort à Brest, le 20 décembre 1816. On a de lui: *Essai géométrique et pratique sur l'architecture navale*, 1776 ; — *Traité élémentaire de la construction des vaisseaux*, à l'usage des élèves de la marine, 1787-1805 ; — *Traduction du traité de la construction des vaisseaux de Chapman*, avec des notes, 1781. Enfin Vial du Clairbois a été un des principaux collaborateurs de l'Encyclopédie méthodique, dont il a rédigé la partie *Marine*, 4 vol. in-4o dont un de planches.

**VILLARET DE JOYEUSE** (Louis-Thomas), — vice-amiral, né à Auch, en 1750, appartenait à une famille noble de Gascogne. Il servit d'abord dans les gendarmes de la maison du roi, puis entra dans la marine, en 1766, devint lieutenant de vaisseau, en 1773, se distingua pendant le siège de Pondichéry par les Anglais en 1778, en offrant ses services au gouverneur Bellecombe, et, après la capitulation de la colonie, commanda, sous Suffren, la *Naïade* qui fut prise, dans le cours d'une mission, le 11 juin 1783, par le vaisseau anglais le *Sceptre*. Délivré à la paix, et décoré de la croix de Saint-Louis, Villaret fut fait capitaine de vaisseau en 1791, et prit le commandement de la *Prudente*, destinée pour Saint-Domingue. Arrivé dans l'île aux premiers troubles, il s'y fit remarquer par sa fermeté. Après avoir été chargé, au mois de mai 1793, de surveiller avec deux vais-

seaux les côtes du Morbihan et de la Loire, il commanda le *Trajan*, dans l'escadre de Morard de Galle. Après la destitution de celui-ci, Villaret, qui venait d'être fait contre-amiral, obtint le commandement de l'armée navale de Brest, forte de 25 vaisseaux. Quelques jours plus tard, il reçut l'ordre de sortir, pour aller au-devant d'un convoi de grains amené d'Amérique par Vanstabel, et se porta aux Açores pour manœuvrer en attendant l'époque présumée du passage de ce convoi. Le 28 mai, à 100 lieues ouest d'Ouessant, c'est-à-dire par 16° environ de longitude, on rencontra la flotte de l'amiral Howe, forte de 26 vaisseaux. Dès que la force de l'ennemi fut reconnue, Villaret fit ranger son armée en bataille bâbord amures. Cette première affaire ne fut guère pour nous qu'un combat d'arrière-garde. Howe fit attaquer la queue de la ligne française par cinq de ses vaisseaux, qui écrasèrent impunément notre serre-file le *Révolutionnaire*. Criblé, démâté de son mât d'artimon, ce vaisseau eût été pris, si l'amiral anglais n'eût fait le signal de ralliement. Laissé en arrière, sans qu'on s'occupât de lui, il démâta de ses deux derniers bas mâts pendant la nuit, et ne rentra à Rochefort que parce qu'il fut remorqué par un navire de la division Nielly qui croisait dans le golfe. Le lendemain 29, à dix heures du matin, la lutte recommença. Dès l'origine, l'avant-garde française, commandant François Bouvet, fut écrasée, parce qu'elle se trouva seule engagée contre toute la flotte ennemie; mais un signal de virer de bord fait à midi et demi par Howe, n'ayant été que partiellement exécuté, jeta le désordre dans la ligne anglaise. Villaret en profita pour faire arriver le corps de bataille et l'arrière-garde. Le combat, devenu général, se prolongea jusqu'à cinq heures du soir sans résultat, et les deux armées, également maltraitées, se séparèrent pour réparer leurs avaries. Une brume épaisse qui survint empêcha pendant deux jours les flottes de se

rejoindre. Dans l'intervalle, le contre-amiral Nielly ayant rallié l'armée avec quatre vaisseaux, le nombre en fut porté à 26 (trois s'étaient séparés), tandis que les Anglais n'en avaient plus que 25; mais Howe avait pour lui la conscience de la supériorité du personnel placé sous ses ordres. Nos équipages étaient formés en grande partie de paysans auxquels on avait appris la manœuvre en route. Le 1er juin, les flottes se retrouvèrent pour la troisième fois en présence. Le vent était nord, la lame houleuse, mais maniable. L'armée française, sous le vent, se forma en ligne de bataille, bâbord amures sous les huniers. Les Anglais, divisés en quatre colonnes d'attaque, obliquèrent sur notre armée, au lieu de l'aborder de face, percèrent le centre, doublèrent la gauche qu'ils écrasèrent, et forcèrent la droite à demeurer spectatrice de la bataille, sans pouvoir y prendre part, parce qu'elle était sous-ventée. Malgré la bravoure furieuse des républicains, le résultat ne fut pas un instant douteux. Après trois heures et demie de combat, sept vaisseaux se rendirent, parmi lesquels le *Vengeur*, qui coula peu de temps après. Jean-Bon Saint-André, qui assista aux trois journées sur la *Montagne*, ordonna la retraite. De son côté, la flotte anglaise avait tellement souffert, qu'elle fut obligée de regagner ses ports. Le 2 juin, les 19 vaisseaux français mouillèrent à Berthaume : le convoi d'Amérique y arriva le lendemain. Telle fut la bataille dite du 13 prairial an II, troisième acte de la première lutte engagée sous le pavillon tricolore. L'année suivante, dans une nouvelle sortie, Villaret, parvenu en vue de l'île de Groix avec 12 vaisseaux et quelques frégates, donna la chasse à l'escadre de l'amiral Cornwalis. C'est dans cette affaire que Bergeret, le commandant de la *Virginie*, canonna audacieusement le vaisseau le *Mars* et que Besont résista si héroïquemt à 5 vaisseaux ; mais les autres capitaines étant restés en arrière, Cornwalis parvint à s'échapper. Une semaine plus tard (23

juin), le mauvais temps n'ayant pas permis à Villaret de rentrer à Brest, il rencontra l'amiral Bridport qui commandait 17 vaisseaux, dont huit à trois ponts, sans compter 5 frégates et plusieurs autres bâtiments. L'escadre française se comporta valeureusement; mais, malgré ses efforts pour résister à des forces si supérieures, l'*Alexandre*, le *Tigre* et le *Formidable* restèrent au pouvoir de l'ennemi. Vice-amiral, le 27 septembre 1794, Villaret fut nommé peu après au commandement de l'armée navale qui devait porter les troupes destinées à agir en Irlande sous le général Hoche; mais, comme il désapprouvait l'expédition, on le remplaça par Morard de Galle. Élu membre du conseil des Cinq-Cents par le département du Morbihan, il se lia avec le parti de Clichy, et fut condamné à la déportation, lors du coup d'État du 18 fructidor; mais il sut se dérober aux recherches, et, quelque temps après, il se rendit volontairement à l'île d'Oléron, lieu d'exil assigné par le Directoire à ceux qui avaient échappé à la transportation à la Guyane. Rappelé sous le gouvernement consulaire, il fut chargé du commandement des forces navales destinées à agir contre Saint-Domingue, revint en France avant la fin de cette désastreuse expédition, et fut nommé, en 1802, capitaine général de la Martinique et de Sainte-Lucie. La Martinique ayant été attaquée par les Anglais, en 1809, il se vit dans la nécessité de capituler, après une vigoureuse résistance contre des forces supérieures. Un moment disgracié pour cet échec, il fut nommé, en 1811, gouverneur général de Venise, et commandant de la 12ᵉ division militaire. C'est dans ce dernier poste qu'il est mort, en 1812, grand aigle de la Légion d'honneur. Son nom est gravé sur l'arc de l'Étoile.

(*Documents particuliers.*)

**VILLENEUVE** (Pierre-Charles-Jean-Baptiste-Sylvestre), — vice-amiral, né le 31 décembre 1763, à Valenso-

les (Basses-Alpes), entra au service, comme garde, en 1778, franchit assez rapidement les premiers grades, bien qu'il n'eût eu aucune occasion particulière de se distinguer pendant la guerre d'Amérique, et nommé capitaine de vaisseau, en 1793, fut élevé au grade de chef de division trois ans plus tard, quelques mois après, à celui de contre-amiral. C'est en cette qualité qu'il devait commander une des divisions de l'escadre envoyée en Irlande. Retenu par les vents dans la Méditerranée, il ne put prendre part à l'expédition. A la bataille d'Aboukir, où il commandait l'arrière-garde composée de 5 vaisseaux, il avait son pavillon sur le *Guillaume-Tell.* A la brune, c'est-à-dire lorsque l'avant-garde ayant été écrasée par Nelson, le centre luttait encore, Brueys lui fit signal de se rabattre sur la ligne ennemie. Le signal ne fut pas vu, dit Villeneuve, qui allégua d'ailleurs, dans une lettre adressée au contre-amiral Blanquet du Chayla, que la pensée d'appareiller, pour se porter au fort du combat, ne vint à personne de la droite parce que c'était impraticable, les vaisseaux étant mouillés sous le vent de la ligne. Quoi qu'il en soit, les marins ont donné tort à Villeneuve, dont au reste la bravoure ne fut pas suspectée. Après le désastre, il gagna Malte, avec le *Guillaume-Tell*, la *Diane* et la *Justice*. Nommé vice-amiral, en 1804, il vint prendre à Toulon le commandement de l'escadre qui devait se joindre, après avoir ravitaillé les Antilles, aux escadres de Missiessy et de Ganteaume. Contrarié par les vents, Villeneuve ne partit que le 30 mars 1805, plus de trois mois après Missiessy, mit en défaut la vigilance de Nelson, rallia à Cadix la division de l'amiral Gravina, et, après bien des lenteurs, arriva aux Antilles, où il apprit que Missiessy était reparti et que Ganteaume ne pouvait le joindre. Après qu'il eut fait enlever par Cosmao le rocher du Diamant, au S. de la Martinique, que Missiessy avait né-

gligé, il reçut de Napoléon ses instructions définitives. Il devait rallier 14 vaisseaux franco-espagnols qui se trouvaient dans la Péninsule, se joindre à Missiessy, débloquer Ganteaume, et avec 60 navires de haut-bord dont on lui donnait le commandement suprême, entrer dans la Manche où les Anglais n'avaient pas 50 vaisseaux, et appuyer la descente. Si la flottille passait, c'étaient 150 mille hommes commandés par l'Empereur qui envahissaient le sol britannique. Pour accomplir ce plan, il eût fallu l'audace de Nelson. Villeneuve, si brave et si instruit qu'il fût, n'était pas à la hauteur d'une pareille mission. Il revint lentement au Ferrol, captura, chemin faisant, des bâtiments de commerce. A la hauteur du cap Finistère, il rencontra (22 juillet), l'amiral Calder, avec 15 vaisseaux. Lui-même était de beaucoup supérieur, puisqu'il en avait 20. Néanmoins la bataille fut indécise, ou plutôt les alliés victorieux laissèrent aux mains de l'ennemi deux vaisseaux espagnols. Villeneuve abattu rallia encore les vaisseaux espagnols de la Corogne ; mais, au lieu d'aller au-devant de l'escadre de Rochefort qui le cherchait à Vigo en Galice, il s'en revint au Ferrol où il se laissa bloquer par 20 vaisseaux. Napoléon, qui avait fini ses préparatifs, lui ordonna de cingler vers Brest, où Ganteaume devait livrer bataille pour se joindre à lui. Villeneuve sortit; mais il perdit la tête, et, pour éviter une bataille avec 33 vaisseaux contre 20, il mit le cap au sud, s'en alla forcer la croisière de Cadix, et se réfugia dans ce port où il fut bientôt bloqué par Nelson. A ce dernier coup, Napoléon fit lever les camps, et commanda à Villeneuve de se porter sur les côtes d'Italie pour attaquer sans hésiter l'ennemi où il le trouverait en forces inférieures. En même temps, il expédia de Paris, avec commission d'amiral, Rosily, pour remplacer Villeneuve, s'il trouvait encore la flotte à Cadix. Napoléon jugeait mal Villeneuve, en croyant qu'il avait plus besoin

« d'éperon que de bride. » Le vaincu de Trafalgar, nous ne saurions trop le répéter, était d'une bravoure incontestable. Ce qui avait causé jusque-là ses indécisions, c'était le mauvais état surtout des vaisseaux espagnols, et la conviction partagée par ses officiers, que même avec des forces supérieures, il serait battu. Ce qui le détermina à combattre à tout prix, ce fut la colère de l'Empereur, et l'injurieux soupçon qui ternissait son honneur. Il partit donc avec les 33 vaisseaux franco-espagnols, instruit de sa disgrâce, et décidé à racheter ses fautes, c'est-à-dire à livrer bataille, quand la bataille ne pouvait plus avoir ni but ni résultat. « Si la marine française n'a manqué que d'audace, comme on le prétend, écrivait-il à Decrès, l'Empereur sera prochainement satisfait. » Paroles amères, qui contenaient le pronostic d'un irréparable désastre. C'est dans ces circonstances que fut engagée (21 octobre 1805), la bataille de Trafalgar. Ce cap est à 30 kilomètres S.-E. de Cadix. Par une mer houleuse, symptôme d'une tempête imminente, une légère brise d'O.-N.-O. gonflait à peine les plus hautes voiles des vaisseaux. La flotte anglaise s'était partagée en deux escadres, suivant le plan arrêté par Nelson. Le *Victory*, aujourd'hui le vaisseau amiral de Portsmouth, conduisait la colonne du vent, composée de 12 vaisseaux. Le *Royal-Sovereing*, de 120 canons, comme le précédent, marchait en tête de la seconde colonne, formant 15 vaisseaux. La flotte combinée comptait 18 vaisseaux français, 15 espagnols et 2,600 canons, c'est-à-dire près de 500 de plus que la flotte anglaise. Le pavillon de Villeneuve était arboré à bord du *Bucentaure*, vaisseau de 80 canons; celui de l'amiral Gravina, à bord du *Prince-des-Asturies*, de 112. Villeneuve avait développé sa ligne de bataille sur une étendue de cinq ou six milles; mais elle laissait un vide à peu près vers son milieu, attendu que plusieurs vaisseaux, tombés sous le vent, n'avaient pu arri-

ver à leur poste. L'action commença vers midi. Nelson porta droit à l'ennemi avec ses deux colonnes par ordre de vitesse, coupa le centre et la gauche des flottes alliées, et les enveloppa de telle sorte, que 23 de leurs vaisseaux se trouvèrent écrasés par 27 vaisseaux anglais, pendant que la droite, commandée par Dumanoir, resta éloignée, malgré les appels de Villeneuve, inutile par conséquent et exposée plus tard au feu de l'ennemi. Engagé d'abord avec le *Victory*, puis écrasé par trois autres vaisseaux anglais, le *Bucentaure* se rendit à trois heures du soir au *Conqueror*. Repris par son équipage, dans le coup de vent qui suivit la bataille, il se brisa sur les *Puercos*, au moment d'entrer dans Cadix. Sur les 33 navires alliés, un sauta sans avoir amené, c'était l'*Achille*; 17 se rendirent, dont 2 furent repris par leurs équipages; mais un seul, l'*Algésiras*, regagna Cadix; 2 furent reconquis par Cosmao ; 9 se perdirent ou furent coulés par les Anglais pendant la tempête. Des 15 restant, 3 se brisèrent à la côte; les 4 vaisseaux français de Dumanoir furent pris quelques jours après (4 novembre), au cap Ortégal, par la division Stracham; 8, sans compter les 2 de Cosmao, se réfugièrent à Cadix, où ils furent recueillis par Rosily. 6 à 7000 hommes périrent : l'amiral Gravina et Nelson furent blessés à mort. Les vainqueurs eurent 16 vaisseaux ruinés, et perdirent 2,000 hommes. Relâché sur parole, après cinq mois de captivité, Villeneuve, arrivé à Rennes, écrivit à Decrès pour l'informer de son retour en France. On ne sait s'il reçut une réponse; mais il est certain que, prévoyant qu'il allait être traduit devant un conseil de guerre, il se tua, le 22 avril 1806, à coups de couteau, dans une chambre d'auberge, où l'on trouva une lettre qu'il avait adressée à sa femme, pour l'instruire de sa funeste résolution. Il était grand officier de la Légion d'honneur; son nom est gravé sur l'arc de l'Étoile.

(Jurien de la Gravière, *Guerres maritimes sous la République et l'Empire.*)

**VILLETTE** (PHILIPPE LE VALOIS, MARQUIS DE), — lieutenant-général des armées navales, né, en 1632, d'une ancienne famille de Normandie, était, par sa mère Aubigné de Mursay, petit-fils du fougueux protestant Théodore-Agrippa, et cousin de madame de Maintenon. Il servit d'abord dans l'armée de terre; mais, au bout de vingt ans, n'y voyant point de chances d'avancement, à cause de son peu de fortune, il se tourna vers la marine, où il entra, en 1672, par le grade de capitaine de vaisseau, et servit d'abord, comme second, sur le *Fort*, commandant Blénac. Deux ans plus tard, il obtenait le commandement de l'*Apollon*. Il ne tarda pas à justifier cette faveur, en se distinguant à la bataille des îles Lipari, où il montait l'*Assuré*, vaisseau faisant partie de l'avant-garde sous les ordres de Preuilly d'Humières. A Agosta, il attaqua, avec une grande énergie, Haën, vice-amiral hollandais; à Palerme, il était le matelot d'arrière de Gabaret. Après la paix de Nimègue, il fit une campagne en Amérique sous le duc d'Estrées, puis assista au second bombardement d'Alger par Duquesne. Vers l'époque de la révocation de l'édit de Nantes, vaincu par les sollicitations de sa cousine, il se décida à abjurer le calvinisme. Louis XIV le nomma presque aussitôt chef d'escadre, le 1er janvier 1686; lieutenant général, le 1er novembre 1689. C'est en cette qualité qu'il prit part, sur l'*Éclatant*, à la première campagne de Tourville; sur le *Conquérant*, à la bataille de Béveziers, où il soutint vaillamment le choc de l'escadre hollandaise; qu'il coopéra à la descente de Teignmouth; enfin qu'il assista, sur le *Victorieux*, à la campagne du *Large*. A la Hougue, où il commandait la première division du corps de bataille, il montait l'*Ambitieux*; et, pendant que Tourville avait en tête l'amiral d'Angleterre, il combattait

le vice-amiral rouge. Nos deux marins résistèrent jusqu'à la nuit, avec dix vaisseaux seulement contre trente-deux, et Villette eut la gloire de sauver, à trois reprises, le *Soleil-Royal*. Comme ce bâtiment était trop maltraité pour pouvoir se dérober à l'ennemi, — ce fut un des trois brûlés à Cherbourg, — il ramena Tourville sur son propre navire, qui eut du reste le même sort à la Hougue. L'année suivante, il participa encore, sur le *Merveilleux*, au coup de main du cap Saint-Vincent. Aussi fut-il fait commandeur de l'ordre de Saint-Louis, en 1697, à la mort de Gabaret. Son plus bel exploit et le dernier, ce fut à Velez-Malaga, où il commanda l'avant-garde, ayant son pavillon sur le *Fier*. Il démâta le matelot du vice-amiral ennemi, ainsi que trois autres bâtiments qui vinrent le remplacer. Showel lui-même eût probablement eu le même sort, si une bombe, tombée sur la dunette du *Fier*, n'eût mis le feu à ce navire. De là une confusion qui obligea Villette d'amener. Malheureusement les vaisseaux de son escadre l'imitèrent, au lieu de continuer le combat. L'ennemi, de son côté, était si en désordre, qu'il ne songea qu'à faire retraite. Villette qui, ainsi que le comte de Toulouse, gémissait de voir la victoire échapper à la France, et voulait recommencer la lutte, mourut peu de temps après, à Paris, le 25 décembre 1707, décoré du grand cordon. Il avait composé, pour l'amiral de France, des mémoires relatifs à ses dix-neuf campagnes de mer. Ces extraits de ses journaux de bord, précieux à consulter pour l'histoire maritime du règne de Louis XIV, ont été publiés par Monmerqué pour la Société de l'histoire de France, sous le titre de *Mémoires du marquis de Villette*. Paris, J. Renouard et Cie, 1844, in-8°.

**VINCENDON-DUMOULIN** (Adrien), — ingénieur hydrographe de première classe, naquit à Saint-Marcellin (Isère), le 4 mars 1811, fit ses premières études au collége

de Grenoble, où il se distingua également dans les lettres et dans les sciences, entra à l'École polytechnique, en 1831, en sortit, deux ans plus tard, avec le grade d'élève ingénieur, et, pour son début, fut attaché au grand travail hydrographique des côtes de France, sous les ordres de Beautemps-Beaupré. Reçu sous-ingénieur, en 1835, ingénieur de troisième classe, en 1837, il demanda et obtint d'être attaché à l'expédition de Dumont d'Urville en qualité d'ingénieur hydrographe et pour diriger les opérations de physique générale. Il s'acquitta de cette double mission avec un dévouement sans bornes et une haute intelligence. Frappé, dès le début de ses observations, de l'insuffisance et de l'inexactitude des moyens employés jusqu'alors dans le lever sous voiles, il imagina et appliqua une méthode aussi simple qu'exacte, qu'il fit connaître par un mémoire lu, en 1841, à l'Académie des sciences, et qui, louée sans restriction par Arago, est aujourd'hui universellement suivie. L'hydrographie française lui est en outre redevable des cartes nombreuses qui composent l'atlas du voyage au pôle sud et de la carte du grand Océan, la meilleure que nous possédions ; les sciences physiques lui doivent de précieuses observations, recueillies en collaboration avec M. Coupvent-Desbois, alors enseigne sur l'*Astrolabe*. Nommé chevalier de la Légion d'honneur, en récompense de cette campagne, il fut encore chargé de la publication du voyage, après la mort si regrettable de Dumont d'Urville. Promu ingénieur de seconde classe, en 1848, après une mission scientifique sur les côtes de Hollande, Vincendon-Dumoulin songea à compléter sa réputation par une reconnaissance du détroit de Gibraltar, dont les cartes étaient notoirement défectueuses. Pendant les années 1852 et 1853, il commença sur le *Newton* la reconnaissance nautique et militaire de la côte occidentale du Maroc. Pendant la guerre

de Crimée, le ministre Ducos mit à sa disposition le *Phare*, commandé par Philippe de Kerhallet, pour continuer ses travaux. Dans cette seconde campagne, qui ne dura pas moins de dix-huit mois, malgré le choléra qui empêcha de placer des signaux de triangulation sur les côtes d'Espagne, et en dépit de la malveillance des populations du Maroc, le détroit de Gibraltar fut levé avec la même exactitude que les côtes de France. Quant au littoral du Rif jusqu'aux îles Zafarzines, il fut levé entièrement sous voiles, souvent sous le feu de ses sauvages habitants. C'est dans ces circonstances difficiles que Vincendon-Dumoulin fut atteint, en 1855, de la maladie dont les suites l'ont conduit, trois ans plus tard, au tombeau; mais il n'en continua pas moins de diriger ses collaborateurs et termina la publication des résultats hydrographiques de cette campagne. Malheureusement il a emporté avec lui dans la tombe toute la partie scientifique dont il s'était spécialement chargé. Il est mort, le 15 mai 1858, dans son domaine de Chevrière, près Saint-Marcellin, à peine revenu des eaux d'Evian, sur le lac de Genève, où il était allé demander une guérison impossible. Il était officier de la Légion d'honneur, membre de plusieurs ordres étrangers et correspondant des Académies scientifiques de Batavia et de Lisbonne.

**VIVONNE** (Louis-Victor DE ROCHECHOUART, comte, puis duc de MORTEMART et de), — maréchal de France et capitaine général des galères, né en 1636, fut enfant d'honneur de Louis XIV, et était frère de madame de Montespan. Il fit ses premières armes en Flandre sous Turenne, s'y distingua, partit pour l'Italie, en 1663, prit ensuite part à l'expédition de Djigelli, et, après la paix d'Aix-la-Chapelle, conduisit une escadre devant Alger, dont il força le dey à signer un traité de commerce avec la France. Nommé général des galères, en 1669, il concourut à l'expédition de Can-

die, commanda l'armée navale après la mort du duc de Beaufort, revint ensuite prendre part à la guerre de Hollande, fut blessé au passage du Rhin, et nommé gouverneur de Champagne en récompense de ses services. Envoyé, en 1675, au secours de Messine révoltée contre les Espagnols, il réussit à jeter des troupes dans la place, et, en récompense, fut le premier marin promu au maréchalat. Vivonne commanda encore nominalement l'armée navale à la bataille de Palerme. Rentré en France, en 1677, il passa ses dernières années à la cour, où il est mort, en 1688. Il était l'ami de Boileau et de Molière.

**VRIGNAUD** (Joseph-Marie), — contre-amiral honoraire, né à Brest, le 23 février 1769, entra, comme mousse dans la marine, à l'âge de treize ans, et embarqua en cette qualité sur la frégate l'*Andromaque*, commandée par M. du Roslan. Parvenu, après dix années de services, au grade de premier pilote, il fut fait enseigne de vaisseau, en 1792, et embarqué sur le *Fanfaron*. Au combat de Groix, après avoir vu périr successivement tous les officiers qui le précédaient en grade, il prit le commandement du vaisseau le *Tigre*, soutint le feu d'une escadre entière, et ne rendit son bâtiment que privé de la moitié de son équipage, démâté, désemparé et coulant bas. Libre, après cinq mois de captivité, il revint en France, et fut embarqué successivement, comme capitaine de frégate, sur plusieurs bâtiments. Il était capitaine de vaisseau et capitaine de pavillon du contre-amiral Linois sur le *Marengo*, de 74, quand ce navire, voguant de conserve avec la *Belle-Poule*, rencontra, dans la nuit du 13 au 14 mars 1806, le *London*, vaisseau de 108. Dans le combat qui s'ensuivit, Linois fut blessé à la jambe et forcé de quitter le pont. Vrignaud, atteint de sept blessures et privé de son bras droit par un boulet, dut à son tour descendre au poste, et le capitaine Chassériau, après avoir soutenu la

lutte pendant deux heures encore, fut forcé d'amener. Cette seconde captivité de Vrignaud dura six ans, au bout desquels il parvint à s'échapper. Mais, de retour à Brest, il ne put reprendre de service actif, et ne fut plus employé qu'à terre. En 1814, Louis XVIII le fit chevalier de Saint-Louis. Admis prématurément à la retraite, en 1817, avec le grade de contre-amiral honoraire, il consacra ses dernières années au service des pauvres, comme administrateur de l'hospice civil de Brest, et, pendant dix ans, siégea à l'intendance sanitaire. Il est mort à Brest, le 26 juin 1841, commandeur de la Légion d'honneur.

(*Biographie bretonne.*)

# W

**WILLAUMEZ** (Jean-Baptiste-Philibert, comte), — vice-amiral, naquit le 7 août 1763, au Palais, chef-lieu de Belle-Isle-en-Mer, d'un chef de garde-côtes. Aîné de six orphelins sans fortune, il se chargea de l'éducation de ses frères, tous morts au service. Embarqué, à l'âge de quatorze ans, comme pilotin, sur le *Bien-Aimé*, commandé par Bougainville, il passa ensuite sur plusieurs navires, et devint successivement novice timonier, aide-pilote, second pilote et enfin pilote, en 1781, époque où il fut embarqué sur l'*Amazone*, frégate de 32, commandée par Lapérouse. Celui-ci, dans le cours d'une croisière qu'il faisait dans le golfe de Gascogne, s'étant emparé d'un lougre anglais, Willaumez, chargé de conduire la prise à Lorient, s'acquitta heureusement de sa mission, et revint à temps pour participer, avec l'*Amazone*, aux combats du 9 et du 12 avril 1782. Au mois de juillet suivant, la frégate, alors commandée par le vicomte de

Montguyot, lieutenant de vaisseau, après deux heures de combat sous le cap Henry, fut prise par la *Santa-Margaretta*, frégate anglaise de 44; mais, dès le lendemain, elle était reprise par l'escadre de Vaudreuil. Willaumez, qui avait reçu deux blessures graves dans le combat du cap Henry, fut nommé premier pilote, bien qu'il n'eût encore que dix-neuf ans. Après la paix de 1783, il ne cessa de tenir la mer. Consommé dans la pratique de sa profession, il voulut y joindre les connaissances théoriques, et apprit, dans ce but, les principes de l'astronomie nautique. Mais, malgré les distinctions honorables qu'il reçut de Louis XVI, il ne serait jamais probablement devenu officier, sans la Révolution qui le fit enseigne, en 1791. Embarqué sur la *Recherche*, envoyée avec l'*Espérance* à la découverte de Lapérouse, il fut choisi par Entrecasteaux comme chef de route, et chargé des chronomètres. Au nombre des grâces et des avancements à distribuer pendant la campagne, Entrecasteaux emportait pour Willaumez la croix de Saint-Louis et le brevet de lieutenant de vaisseau. Celui-ci justifia ces faveurs inespérées par son exactitude à remplir ses instructions. Après la mort d'Entrecasteaux, les deux navires ayant été séquestrés à Sourabaya par les Hollandais, alors en guerre avec la République française, Willaumez fut détenu pendant quelque temps comme partisan de la Révolution; mais enfin, rendu à la liberté, il ramena une partie de ses compagnons à l'île de France. La colonie était alors étroitement bloquée par une division anglaise. Le commandant Renaud étant sorti avec deux frégates et un brick, Willaumez, embarqué sur la *Prudente*, commanda la batterie dans le beau combat livré aux deux vaisseaux le *Centurion* et le *Diomède*. Les Anglais furent battus, et l'île débloquée. Willaumez, qui avait été blessé dans ce combat, fut chargé de porter en France les dépêches. Promu capi-

taine de vaisseau, en 1795, il arma le *Pluton*, puis conduisit la *Bergère* à Rochefort, en dépit des croisières ennemies; enfin il commanda la *Régénérée* dans la division du contre-amiral Sercey. Il fit sur cette frégate les premières campagnes, c'est-à-dire les plus brillantes, et, sur vingt-trois prises que fit la division, la *Régénérée*, excellente marcheuse, en amarina dix-neuf. Nommé chef de division à son retour, il commanda le *Duguay-Trouin*, puis la *Poursuivante* dans l'expédition de Saint-Domingue. C'est sur ce dernier bâtiment qu'attaqué dans les parages du môle Saint-Nicolas par l'*Hercule*, il sut, par un feu bien dirigé, s'en faire abandonner, malgré l'inégalité de la lutte. Obligée, à la suite d'un coup de vent, de se réparer à Baltimore, la *Poursuivante* ne revint en France qu'après une campagne de vingt-trois mois, où il fallut user tout à la fois de ruse et d'audace pour déjouer les croisières anglaises. C'est ainsi que, le 2 mai 1804, allant de la Gironde à Rochefort, et rencontrant un vaisseau anglais qui lui barrait la route, Willaumez lui gagna le vent, le cribla de son artillerie et le mit hors d'état de le poursuivre. Nommé officier de la Légion d'honneur pour ces deux affaires, et promu au grade de contre-amiral, en 1805, il prit le commandement de l'escadre légère dans l'armée navale de Brest aux ordres de Ganteaume. Dans une des fréquentes et feintes sorties de cette flotte, l'*Alexandre*, que montait Willaumez, eut l'honneur de lutter avec le trois-ponts l'*Hibernia*, monté par Cornwalis. Chargé, vers la fin de la même année, du commandement d'une escadre de six vaisseaux et de deux frégates, avec mission, après s'être ravitaillé au Cap, de se porter sur les points où il jugerait pouvoir causer le plus de dommages à l'Angleterre, et ayant sous ses ordres le prince Jérôme, commandant du *Vétéran*, il relâcha à San-Salvador, en apprenant la nouvelle de la prise du Cap, rançonna

Montserrat et quelques autres rades anglaises, puis croisa aux débouquements de Bahama, pour intercepter un convoi. Abandonné par Jérôme, qui retourna en France, il perdit du temps à le chercher, puis se réfugia à la Havane, pour s'y remettre d'un coup de vent qui avait dispersé son escadre; enfin il revint, en 1807, sans avoir pu rallier ses navires. L'année suivante, on lui donna une escadre de 9 vaisseaux pour débloquer les divisions de Lorient et de Rochefort, les réunir à la sienne, et se porter ainsi avec 18 vaisseaux au secours des Antilles françaises. Un simple retard de deux heures dans la marche de l'escadre sortie de Brest fit avorter tous ces projets. L'Empereur, mécontent, lui retira son commandement, et, depuis cette époque jusqu'à la fin de la guerre, Willaumez ne servit plus qu'en sous-ordre. Après 1814, il ne reprit plus la mer; mais il employa ses loisirs à faire exécuter à ses frais une superbe collection de modèles de bâtiments de guerre, et à composer un dictionnaire pour les gens de mer. Vice-amiral depuis 1819, chevalier de Saint-Louis et grand officier de la Légion d'honneur, il devint pair de France, en 1837, et fut admis presque en même temps à prendre sa retraite. En 1844, Louis-Philippe lui conféra le titre de comte, qu'il a transmis, avec l'agrément du roi, au capitaine de vaisseau Bouët, aujourd'hui vice-amiral, et qui a pris depuis cette époque le nom de Bouët-Willaumez. Le vice-amiral Willaumez est mort à Suresnes, près Paris, le 17 mai 1845. Son nom a été donné par Entrecasteaux à une île de l'Océanie, située par 10° S., 28° O.

(*Essais de biographie maritime. — Biographie bretonne.*)

# Z

**ZÉDÉ** (Pierre-Amédée), — ingénieur des constructions navales, né le 20 octobre 1791, à Périgueux (Dordogne), de parents peu aisés, était destiné à l'état ecclésiastique par sa mère, restée veuve en 1793, et obligée de s'imposer les plus rudes privations pour subvenir à son éducation. Il acquit seul, et secrètement, les connaissances nécessaires pour être admis à l'École polytechnique, dont il suivit les cours de 1809 à 1811. Envoyé, à sa sortie, à l'École d'application d'Anvers, il fut incorporé dans les ouvriers militaires, fit la campagne de 1813, où il obtint la croix de chevalier de la Légion d'honneur, et, fait prisonnier à la capitulation de Torgau, il fut interné en Silésie. Rentré en France, à la paix, il reprit à Lorient ses fonctions d'ingénieur, et fut rayé des cadres, comme bonapartiste, après les Cent-jours, mais promptement réintégré. Il servit ensuite à Brest, d'où ses opinions politiques le firent éloigner pour être attaché au service forestier de la marine, en Corse, à Avignon et à Châlons-sur-Marne. Appelé à Paris, en 1828, il siégea au conseil des travaux et proposa la création, exécutée par lui, du musée naval du Louvre, ce qui lui valut la croix de Saint-Louis. Maître des requêtes au Conseil d'État, en 1831, il fut envoyé, en 1839, en qualité de commissaire du gouvernement, dans le département de la Sarthe, où il rétablit l'ordre gravement compromis. Successivement préfet de l'Eure, de l'Aube et de la Loire, il rentra, en 1847, au département de la marine, comme directeur des ports et arsenaux. Les fatigues résultant de ses travaux et les émotions causées par des scènes violentes dont il avait été

témoin en février 1848, le condamnèrent, pendant quelques années, au repos. Après avoir exercé les fonctions de directeur des constructions navales à Cherbourg, il entra au Conseil d'amirauté et y siégea jusqu'à son admission à la retraite. Il est mort à Paris, commandeur de la Légion d'honneur, le 7 janvier 1863. Il a publié, dans les *Annales maritimes et coloniales*, deux notices nécrologiques, l'une sur M. l'ingénieur Marestier, l'autre sur M. le baron Rolland, inspecteur général du génie maritime.

(*Moniteur universel du* 17 *janvier* 1863.)

FIN.

